Cena mk. 3000.

Specjalny numer poświęcony Raidowi samochodowemu 1923.

№ 12. (Og. zb. № 26) WARSZAWA, 15-go CZERWCA 1923 ROKU Rok II

REDAKCJA: OSSOLIŃSKICH 6
(Automobilklub Polski) Tel. 96-34.
Redaktor przyjmuje we środy od 5—7
ADMINISTRACJA: AL. JEROZOLIMSKI 32
TEL. 258-03
Konto czekowe P.K.O. № 4764
Dyrektor na Francję:
P. JACQUES. PARYŻ XV.
22, Rue Lacretelle

Administ. czynna od godz. 9—1 i 3—7
Redaktor: W. KRUSZEWSKI
Dział techniczny prowadzi:
STANISŁAW SZYDELSKI
Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne

AUTO

AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

CENA NUMERU 1500 MKP.
Zagranicą 90 cent. franc.
Prenumerata wraz z przesyłką:
kwartalnie . . . . . . 8000 mk.
półrocznie . . . . . 15000 „

OGŁOSZENIA:
1/1 strona . . . . 500,000 mk.
1/2 „ . . . . 300,000 „
1/4 „ . . . . 175,000 „
1/8 „ . . . . 120,000 „
1/16 „ . . . . 75,000 „
1/32 „ . . . . 50,000 „
1/64 „ . . . . 25,000 „
Ogłoszenia drobne . . . 15,000 „
Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej
Podwyżka cennika ogłoszeń obowiązuje wszystkie już zlecone ogłoszenia od dnia zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

Od Redakcji.

Redakcja „Auta" chcąc przyczynić się do uświetnienia i spopularyzowania raidu numer ten poświęca temu naszemu najświetniejszemu dotychczas konkursowi.

W myśl tradycji samochodowych życzymy wszystkim samochodom pęknięcia ramy, rozbicia chłodnicy, popękania cylindrów, wytopienia łożysk, zatarcia cylindrów, popsucia skrzynki biegów, urwania wału kardanowego i obu półosiek, wysypania wszystkich trybów w dyferencjale, porwania wszystkich opon i kiszek, zgubienia zbiornika z benzyną, etc, a ich właścicielom nie stracenia mimo tego humoru. Amen!

Cele raidu.

Tegoroczny raid samochodowy jest 3-im z rzędu powojennym konkursem na wytrzymałość, organizowanym przez powstały z przedwojennego „Stowarzyszenia Automobilistów Królestwa Polskiego" Automobilklubu Polski. Pod względem rodzaju przedstawia on typ konkursu, którego celem jest stwierdzenie wytrzymałości samochodu i równocześnie sprawności i rutyny kierowcy.

Pułk. WŁODZIMIERZ OSTOJA ZAGÓRSKI
Komandor Raidu.

Zawieszenie broni po wielkiej wojnie zastało prywatny automobilizm w Polsce w stanie zupełnego zniszczenia. Wszystkim bez wyjątku członkom Klubu zostały podczas wojny zarekwirowane maszyny, tak, że Klub był w zupełności spieszony. Dopiero pod koniec 1919 roku zaczęli członkowie nabywać pojedyńczo maszyny i zdawało się, że w krótkim czasie będzie znów można zacząć starania około odrodzenia sportu automobilowego.

Wojna 1920 roku ponownie wstrzymała ten zaledwo zapoczątkowany rozwój. Samochody, które poczęły zapełniać garaże klubowe, zostały ponownie zarekwirowane, tym razem przez nasze wojska. Dopiero wiosna 1921 roku jest początkiem zdecydowanego choć bardzo stopniowego rozwoju sportu samochodowego.

Już w roku 1921 udało się świeżo zorganizowanej Komisji Sportowo-Technicznej Klubu doprowadzić do skutku pierwszy powojenny raid do Białowieży i z powrotem, w którym brało udział wszystkiego 6 wozów. Dystans wynosił w całości nie wiele ponad 500 km., podzielonych na dwa etapy. Młoda komisja miała przy tej sposobności możność nabyć początki koniecznej rutyny i choć trudności i niedomagania były znaczne, przeprowadziła konkurs względnie porządnie. W raidzie tym brały udział wyłącznie maszyny i jeźdzcy krajowi a więc amatorzy.

MIĘDZYNARODOWY RAID SAMOCHODOWY 1923 r.

Warszawa, Łowicz, Łódź, Wieluń, Częstochowa, Lubliniec, Katowice, Mikołów, Pawłowice, Pruchna, Cieszyn, Biała, Andrychów, Żywiec, Myślenice, Nowy Sącz, Nowy Targ, Zakopane, M. Oko, Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno, Rymanów, Sanok, Chyrów, Sambor, Drohobycz, Stryj, Dolina, Nadworna, Delatyn, Dora, Łańczyn, Kołomyja, Tartarów, Horodenka, Czortków, Trembowla, Tarnopol, Zborów, Złoczów, Lwów, Żółkiew, Rawa Ruska, Bełżec, Tomaszów, Zamość, Lublin.

„Auto" 123.

Rok 1922 wykazuje już znaczną poprawę. Długość ruty wynosi już z górą 900 km., ilość maszyn startujących dziewięć, ilość etapów trzy. Znaczny postęp zaznacza się przez obecność dwu zawodowych kierowców europejskiej sławy, dra Lorenza i dyr. Siercke*), których podziwu godnej jeździe zawdzięczają owe zwycięstwo obydwa kierowane przez nich samochody marki Steyr. Młodzi przeważnie kierowcy nasi mieli tu sposobność nauczenia się wielu artystycznych detali jazdy konkurencyjnej od znakomitych zagranicznych kolegów.

Widoczne zwiększenie zainteresowania dla sportu i postępy organizacyjne skłoniły w roku bieżącym komisję sportową do przedsięwzięcia konkursu na europejską skalę. Dystans do przebycia wynosi obecnie z górą 2000 km., podzielonych na 6 etapów. Jeden z nich wynosi blisko 500 km., co dla słabszych maszyn przedstawia bardzo poważny wysiłek, a nadewszystko wymaga od kierowców treningu i wytrzymałości.

Przechodząc do roztrząsania konkretnych pożytków, jakich automobilizm oczekuje od podobnych raidów, należy zastanowić się bliżej nad ostrymi warunkami, ustalonymi w tym roku przez regulamin. Przytaczam tu przedewszystkiem przepis, ustalający kompletne zaplombowanie maski silnika, która zostaje zaplombowaną *przez cały czas* trwania raidu. Innemi słowy uniemożliwionym jest przez to dostęp do najdelikatniejszych części maszyny, t.j. silnika świec, karburatora, chłodnicy i przyrządów elektrycznych. Kto z kierowców chce więc przebyć raid bez punktów karnych, musi być swego silnika i wymienionych delikatnych części pewien. Muszą one działać bez zarzutu i pomocy na przestrzeni z górą 2000 km.

*) zginął tragicznie przed niewielu tygodniami w wypadku samochodowym.

Podobne wymagania stawiają najostrzejsze światowe konkursy dopiero od 2 — 3 lat. Są one sprawdzianem rzeczywiście pierwszorzędnego systemu i wyrobu.

Dalej nadmienić trzeba przepisaną szybkość. Najsłabsze maszyny muszą przekroczyć przeciętną szybkość w każdym etapie przynajmniej 30 km. na godzinę, co wobec ciężkich dróg, długich etapów i trudności orjentacyjnych zmusza w miejscach nadających się do rozwijania szybkości około 70 km. na godzinę. Silniejsze maszyny, które muszą przekroczyć średnią 40 km. są zniewolone ciągnąć 90 km. na godzinę i więcej.

Znacznym utrudnieniem jest warunek t. zw. „non stop" t. j. zakaz zatrzymania silnika choćby na chwilę podczas każdego całodziennego etapu. Pociąga to za sobą wysokie natężenie dla silnika i wymaga doskonałej konstrukcji, funkcjonowania i wyregulowania.

Wreszcie wymienić należy trzy trudne próby jedną na szybkość w terenie górskim, drugą na szybkość w terenie równym, trzecią na elastyczność motoru na krótkiej przestrzeni.

p. PAWEŁ BITCHAN
Vicekomandor raidu.

Po tych wyjaśnieniach łatwiej nam będzie zrozumieć *cele* raidu.

Pod względem *sportowym* da nam raid tegoroczny bezwątpienia bardzo wiele. Zmusza przedewszystkiem naszych kierowców do dokładnego training'u. Sportsmeni nasi

od tygodni nie używają alkoholu i utrzymują odpowiednią djetę. Od dłuższego czasu wprawiają się w jeździe więcej jak średniemi szybkościami na długich przestrzeniach, regulują karburatory i awanse dla uzyskania wysokich szybkości, gdzie ją trzeba wykazać i równocześnie możliwie niskiej chyżości dla wykazania elastyczności motoru.

Dalej z wyników raidu dowiemy się, czy w naszym terenie, klimacie i na naszych drogach możemy wymagać od maszyn tych samych warunków, których wymaga się od samochodów zresztą na świecie. Przekonamy się, jakie samochody znoszą najlepiej nasze materjały pędne — benzynę i smary, jednem słowem nabędziemy porównawczo niesłychanie cennych dla przyszłego rozwoju sportu doświadczeń.


Inż. Włodzimierz Żeydowski
Vicekomandor raidu.

Dla budzącego się już u nas *przemysłu samochodowego* jest wynik raidu równie doniosły. Z niego będzie mógł on nabrać przekonania, jakie typy, systemy i wielkości samochodu odpowiadają najbardziej naszemu klimatowi, naszej geografji, naszemu stanowi dróg. Wzorując się z konieczności na typach zagranicznych będzie mógł nasz rodzący się przemysł otrzymać z wyniku raidu wartościowe wskazówki, w jakich kierunkach ma iść inwencja naszych konstruktorów by z biegiem czasu stworzyć idealny *polski typ samochodu*.

I *wojsko* będzie umiało z wyników raidu wyczytać bardzo wiele cennych pewników. W pewnym zrozumieniu tego wyznaczyło Ministerjum Spraw Wojskowych cztery maszyny typów seryjnych, które choć poza konkursem, jednakże pod surową kontrolą własnych komisarzy wykażą nietylko zdolności poszczególnych systemów i kierowców ale dadzą jako wynik sprawność działania poszczególnych warsztatów reparacyjnych, które doprowadziły używane te maszyny zapomocą w kraju wyrabianych części wymiennych do stanu względnej nowości.

Fachowiec, który będzie umiał patrzeć nabędzie niezliczoną ilość doświadczeń, które wartością i donioslością swoją przewyższą tysiąckrotnie nieznaczny stosunkowo koszt przedsięwzięcia.

Jak pouczającą i rozkoszną będzie ta jazda konkursowa, wiedzą dziś już ci, którzy całą drogę na próbę, lub z urzędu przebyli, wiedzieć będą ci którzy w raidzie udział wezmą. Dowiedzą się jak pięknym, jak bogato urozmaiconym krajem jest Ojczyzna nasza, którą sami niedość znamy, a którą tak chętnie na krótko i długo opuszczamy, o ile mamy w kieszeni zbędne franki lub dolary.

Włodzimierz Ostoja Zagórski

Regulamin Nagród Raidu Samochodowego 1923 r.

1) Nagrody, żetony dyplomy.

Przeznaczone na Raid nagrody A. P. są:
Nagroda A. P. dla Team'ow
Nagroda Komisji Sportowej
Nagroda Oddz. III. Szt. Gen.
Nagroda Auto.
Nagroda Kurjera Czerwonego
Nagroda p. Stattlera

Na wypadek, gdyby szereg wozów przebył całą przestrzeń bez punktów karnych, lub o jednakowej ich ilości, to rozdanie nagród zależy od Jury.

Poza nagrodami konkurencji przebywający cały dystans bez punktów karnych otrzymują żeton srebrny oraz dyplom A. P. orzekający o przyznaniu takowego.

Pozostali t. j. ci, którzy Raid ukończą nie uchroniwszy się od punktów karnych, otrzymują żeton bronzowy i dyplom A. P. o treści odpowiedniej.

2) Nagroda wędrowna dla Team'ów Wielki Puhar A. P.

O nagrodę wędrowną A. P. dla Team'ów może się ubiegać zespół team wozów jednej i tej samej marki, choć nie jednej i tej samej klasy (wymienionych w § 10 Regulamie Raidu), obejmujący nie mniej, jak 3 wozy zgłoszone jako zespół (Team).

Wszystkie wozy muszą ukończyć Raid bez punktów karnych.

Nagroda pozostaje w posiadaniu fabrykanta samochodów aż do chwili początku nowego Raidu następnego letniego sezonu sportowego (w zasadzie około roku).

W razie wygrania nagrody przez kilka teamów, nagroda pozostaje w przechowaniu każdej z nich przez odpowiednią część roku.

Wędrowny Puhar A. P. przechodzi na własność firmy, która wygra w ciągu trzech lat roczne prawo jego posiadania.

Corocznı czasowi zwycięzcy otrzymują dyplom A. P. odpowiednio stylizowany.

Na podstawie puharu, na odpowiednich plakietach zostanie wyryta firma i nazwiska zwycięzców.

Kierowcy wozów w okresie trzyletnim mogą się zmieniać.

O ile wozy konkurujące otrzymają punkty karne przestają być pretendentami do nagrody wędrownej i są zaliczone jako konkurenci do nagród ogólnych.

3) Nagroda Komisji Sportowej.

Ubiegający się o nagrodę K. S. A. P. musi być członkiem A. P. lub jednego z zaprzyjaźnionych Klubów samochodowych. Żeden z klubów do których należą konkurenci nie jest uprzywilejowany. Współzawodnicy winni prowadzić dany wóz osobiście we wszystkich etapach Raidu i wpisać do odpowiedniej rubryki deklaracji uwagę że się o wspomnianą nagrodę ubiegają.

Wygrywa kierowca, który ukończy Raid bez punktów karnych.

W razie równości rostrzyga Jury, zegrana K. S. A. P. zastrzega sobie możność podania Jury innego wniosku.

4) Nagroda Oddz. III Szt. Gen.

Upominek Oddz. III Sztabu Generalnego dla kierowcy u uczestnika Raidu delegowanego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych. Dep. VI, który wykaże najlepsze wyniki podczas całego Raidu. wg. regulaminu sporządzonego przez A. P.

5) Nagroda Czasopisma „Anto"

Nagroda czasopisma „Auto". przeznaczona jest dla samochodu uczestniczącego w Raidzie, który odbędzie z najlepszym wynikiem próbę elastyczność.

6) Dyplom Sportowy M. S. Wojskow.

Dla oddziału wojsk samochodowych który wystawił zwycięzce pg. punktu 6.

7) Nagroda p. Stattlera

Nagroda p. Stattlera przeznaczona jest dla wozu, który przyjechał cały Raid na Invulner'że i jest asekurowany. (Autocasco).

8) Plakieta pamiątkowa

Wszyscy życzący otrzymać plakietę pamiątkową z bronzu dla umieszczenia na maszynie, winni do dn. 15 IV. Zgłosić się do K. S. i zadeklarować, że biorą na siebie pokrycie kosztów wykonania, które wyniosą zależnie od ilości zgłoszeń od 150-200 tyś. mkp.

9) Rozdanie nagród

Uroczyste rozdanie nagród i dyplomów nastąpi dn. 24.VI o godz. 22 w lokalu A. P. Ossolińskich 6, po odbiór winni się zgłosić zwycięzcy osobiście lub w razie niemożności wystawić odpowiednie plenipotencje.

Żetony, dyplomy i plakiety będą rozesłane później po ich wykonaniu.

Rezultaty będą podane do wiadomości publicznej.

Udział w raidzie biorą następujące samochody:

Dodge (wojskowy) 4 cyl. 98·5/115 mm	Kierowca		*Mrajski Władysław*
Ford (wojskowy) 4 cyl. 95/112 mm . .	„		*inż. Samborski*
Fiat (wojskowy) 4 cyl. 80/140	„		*kpt. Trzetrzetwiński*
Dodge (wojskowy) 4 cyl. 98·5/115 mm	„		*ppułk. Dembowski Erazm*
Fiat 4 cyl. 65/110 mm	„		*Kapliński Adam*
Praga-Grand 4 cyl. 90/150 mm . .	„	I.	*Siroucek Jan*
	„	II.	*Kulich Bohumil*
Minerwa 4 cyl. 75/112 mm	„	I.	*Janssens Gustaw,*
	„	II.	*Zdziechowski Feliks*
Fiat 6 cyl. 75/130 mm	„	I.	*Grabowski Józef*
	„	II.	*Łaciak Bolesław*
Stoewer 6 cyl.	„	I.	*Bieliński Józef*
	„	II.	*Wędzicha Rudolf*
Austro-Daimler 6 cyl. 85/130 mm .	„		*Liefeld Henryk*
Austro-Daimler 6 cyl. 85/130 mm .	„		*Winnicki Tadeusz*
Austro-Daimler 6 cyl. 85/130 mm .	„		*hr. Zamoyski Franciszek*
Aga 4 cyl. 64/110 mm	„		*Prussak*
Protos 4 cyl. 80/130 mm	„		*Kuczyński*
. . . .	„		*Starke*

(Marka samochodu nie zgłoszona).

Celem **uniknięcia przerwy** w wysyłaniu PT. prenumeratorów czasopisma uprzejmie prosimy o łaskawe **uregulowanie należności** według rozesłanych zestawień nie później jak **do dnia 25 czerwca r. b.**

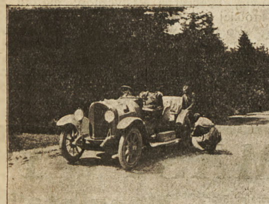
Administracja „Auto"

Przeszłoroczny Raid Warszawa--Morskie Oko

Z okazji tegorocznego raidu znacznie co do przestrzeni raidowej powiększonego, i ulepszonego organizacyjnie dzięki doświadczeniom lat ubiegłych, nie od rzeczy będzie przypomnieć naszym P. T. Czytelnikom przebieg raidu 1922 r.

Raid ów rozpoczął się dnia 20 lipca 1922 r. Do startu o godz. 7-mej rano za rogatką Jerozolimską stanęło 9 samochodów osobowych jako konkursowe i dwa samochody po za konkursem (Komandorski i Austro-Dajmler) Dyły to:

Sayers 6 cyl, prowadzony przez p. Szczęśniaka, *Dodge* 4 cyl. prow. przez p. Zdziechowskiego, *Mercedes* 6 cyl. prow. przez p. Winickiego, *Steyer* 6 cyl. prow. przez p. Sierckiego (zginął niedawno tragiczną śmiercią na samochodzie wracając z wyścigów w Czechach) drugi *Steyer* taki sam prow. przez p. Leorenza, *Laurin&Klement* 4 cyl. prow. przez p. Heynego, *Fiat* 4 cyl. prow. przez p. Grabowskiego, *Renault* 4 cyl. prow. przez p. Hersego i *Opel* 4 cyl. prow. przez p.Liefelda.


Opel zmienia oponę w drodze do Morskie Oko
Fot. kap. Szydelski)

Raid prowadził przez Kielce-Kraków, Zakopane-Morskie Oko i z powrotem, podczas raidu samochód p. Winnickiego wpadł do rzeki chcąc uniknąć zderzenia z wozem spotkanym nagle na zakręcie. Samochód wpadł jednak tak szczęśliwie, iż skończyło


Wóz komandora i Steyer w Kielcach.
(Fot. kpt. Szydelski)

się tylko na strachu nieznacznem uszkodzeniu samochodu.

Kilométre lancé urządzono w drodze powrotnej kilkanaście kilometrów przed Warszawą. najlepszą szybkość bo 101,7 km. na godzinę uzyskał *Steyer* prowadzony przez p. Lorenza.

Co do nagroda to pierwszą nagrodę otrzymał nagrodę *Steyr* (Lorenz) drugą *Steyr* (Siercke) trzecią *Fiat* (Grabowski) trzecią A *Laurind-Klement* (Heyne) czwartą *Opel* (Liefeld). Gdyby *Laarind-Klemeut* nie zmienił samochodu i szedł w konkursie to byłby otrzymał trzecią nagrodę a Fiat czwartą.


Samochody przed kilomètre lance.
(Fot. kpt. Szydelski)

Podczas raidu na drogach panował wzorowy porządek dzięki zarządzeniom M Z W. przy wybitnej współpracy miejscowych organów bezbieczeństwa. Nie wątpimy iż tego roku będzie to samo. Raid zeszłoroczny wzbudził zainteresowanie automobilizmem, rozruszał naszych ospałych sportowców samochodowych czego wynikiem jest większa ilość zgłoszeń do raidu tegorocznego, mimo iż tegoroczny będzie bez wątpienia trudniejszy już chociażby przez to iż przestrzeń jego (2042 km.) jest znacznie większą od przeszłorocznej wynoszącej 888 km.

Stanisław Szydelski

Czy kupiłeś przed raidem Rocznik Automobilklubu Polski ?!

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

DZIAŁ URZĘDOWY

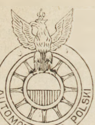
Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych według nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO WILEŃSKIE.

1) Pietkiewicz Stanisław kat. 2a. 2) Atminisów Piotr kat. 2b. 3) Osierko Szymon kat. 2a.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE.

237) Józef Hennel grupa 1, kat. 5. 238) Stefan Wosiński 1 — 2a. Karol Kuchta 1 — 2a. 240) Tadeusz Wachowicz 1 — 2a. 241) Józef Jordanik 1—2a. 242) Józef Jakubiec 1 — 3a. 243) Władysław Zieliński 1 — 2a. 244) Franciszek Toczek 1 — 2a. 245) Józef Zak 1 — 2a. 246) Bronisław Szostek 1—2a. 247) Stanisław Galar 1 — 2a. 248) Stanisław Janeczek 1 — 2a. 249) Marjan Klucz 1 — 2a. 250) Włodzimierz Waszelkowskr 1 — 2a. 251) Juljusz Kodela 1 — 2a. 252) Marjan Sawicki 1 — 2a. 253) Jerzy Wysogląd 1 — 2a. 254) Leon Foltin 1 — 2a5. 255) Franciszek Foltin 1 — 5. 256) Karol Chrapla 1 — 2a5. 257) Klemens Sajdak 1 — 5. 258) Jan Sikora 1 — 5. 259) Stefan Babiński 1 — 2b. 260) Józef Pukło 1 — 5. 261) Władysław Baran 1 — 2a 262) Stanisław Federowicz 1 — 2a. 263) Władysław Guszlewicz 1 — 2a. 264) Stefan Guszlewicz 1 — 2a. 265) Mieczysław Guszlewicz 1 — 2a. 266) Tadeusz Guszlewicz 1 — 2a. 267) Leopold Gałecki 1 — 3a 268) Kazimierz Zytkiewicz 1 — 2a. 269) Franciszek Fiałkowski 1 — 5. 270) Hilarjusz Malczewski 1 — 2a. 271) Mieczysław Popielak 1 — 2a. 272) Edward Rudziński 1 — 2a. 273) Marjan Rudziński 1 — 2a. 274) Michał Karabinowicz 1 — 2a. 275) Bronisław Ciembronowicz 1 — 2a. 276) Józef Piasecki 1 —2a. 277) Władysław Kiljan 1 — 2a. 278) Ryszard Bogusz 1 — 2a. 279) Bronisław Jedziniak 1 — 2a. 280) Rudolf Swierzkowski 1 — 2a. 281) Józef Kasaraba 1 — 2a. 282) Wincenty Połomski 1 — 2a. 283) Józef Przewor 1 — 2a. 284) Jan Zipser 1—2a. 285) Stanisław Grabysa 1 — 3a. 286) Alojzy Proschifka 1 — 2a. 287) br. Otton Klobus 1 — 2a. 288) Aleksander Makuszewski 1 — 2a. 289) Florjan Dziadur 1 — 2a. 290) Karol Olma 1 — 2a. 291) Józef Cserny 1 — 2a. 292) Józef Rafa 1 — 2a. 293) Eugenjusz Ruttar 1 — 2a. 294) Władysław Gargul 1 — 2a. 295) Dawid Scherer 1 — 2a. 296) Mieczysław Dobranowski 1 — 2a. 297) Józef Pułczyński 1 — 2a. 298) Konst. Starosolski 1 — 2a. 299) Henryk Förster 1 — 2a. 300) Jan Szczerbatenko 1 — 2a. 301) Juljan Stolarczyk 1 — 2a.



Automobilklub Polski

Składki członkowskie

W wykonaniu postanowienia Komitetu Automobilklubu Polski, powziętego na posiedzeniu w dniu 6 b. m., Sekretarjat Klubu uprzejmie prosi pp. Członków o uregulowanie zaległych składek przed dniem 1 lipca r. b., ponieważ po upłynięciu tego terminu zalegający w opłacie wykreśleni zostaną przez Komitet z listy członków Klubu i spis wykreślonych zamieszczony zostanie w czasopiśmie „Auto".

Wpłaty można dokonywać bezpośrednio do Kasy Klubu lub też na konto czekowe № 1648 w Pocztowej Kasie Oszczędności w Warszawie.

UWAGA

Do zaległego wpisowego i zasadniczej składki rocznej należy doliczać 10% tytułem kary za każdy miesiąc zwłoki w opłacie. Dopłata do składki za kwartał bieżący w kwocie 8 złotych polskich (złoty polski równy złotemu frankowi) winna być wpłacaną w markach polskich stosownie do przeliczenia publikowanego codziennie przez Polską Krajową Kasę Pożyczkową.

Na posiedzeniu komitetu odbytem w. d. 6 czerwca r. b. wybrano na Członka Honorowego Czasowego Automobilklubu Polski p. Szczepana Szczeniowskiego, inżyniera, 1 a, Lipowa, Warszawa.

INSTRUKCJA

do III-ej Jazdy Konkursowej Automobilklubu Polski

1) Dokładna marszruta Jazdy Konkursowej przedstawia się jak następuje:

1-szy etap: Warszawa-Błonie-Sochaczew-Łowicz-Zgierz-Łódź-Pabianice-Sieradz-Wieluń - Rudniki - Kłobuck - Częstochowa - Herby - Lubliniec - Kosięcin - Ludwigsthal - Żyglin - Swierklaniec (Neudeck) - Szarlej-Huta Hohenlohe-Katowice-Mikołów - Żóraw (Sorau)-Pawłowice-Próchna-Brzozówka-Cieszyn.

2-gi etap: Cieszyn-Skoczów-Bielsk-Biała-Żywiec-Andrychów-Izdebnik-Lubień - Chabówka-Nowy Targ-Zakopane-Morskie Oko-Zakopane.

3-ci etap: Zakopane-Nowy Targ-Krościeńko-Stary Sącz-Nowy Sącz- Grybów - Gorlice-Jasło - Krosno-Iwonicz-Rymanów-Sanok-Lisko-Krościeńko- Chyrów-Stay Sambor-Sambor-Drohobycz-Stryj.

4-ty etap. Stryj-Dolina-Brosyzniów-Rożniatów-Rosulina-Sołotwina-Nadwórna-Delatyn-Jaremcze - Mikuliczyn-Tartatów (dworzec kolejowy) Mikuliczyn-Jaremcze-Delatyn-Łanczyn-Kołomyja.

5-ty etap: Kołomyja - Horodenka - Siemiakowce-(prom)-Uścieczko-Tłuste-Czortków-Kopyczyńce-Trembowla-Tarnopol-Zborów-Złoczów-Kurowice-Lwów.

6-ty etap: Lwów-Żółkiew-Rawa Ruska-Bełzec-Tomaszów-Zamość-Krasnystaw-Lublin - Kurów - Moszczanka-Garwolin-Miłosna-Wawer-Warszawa.

2) Na 5-ym etapie (Kołomyja-Lwów, dn. 20 VI koło Uścieszka przy przejeździe promem, czas potrzebny na przejazd promu będzie neutralizowany, a mianowicie od chwili zatrzymania wozu nad brzegiem, aż do chwili załączenia przekładni na promie po przybiciu do drugiego brzegu.

3) Próba szybkości w terenie górskim (2-gi etap Cieszyn-Zakopane, dn. 16 VI. oraz próba szybkości w terenie płaskim (6-ty etap, Lwów - Warszawa, 22 VI. jest odbywana przez każdy samochód bez żadnych przygotowań lub zatrzymania się. Komisarze sportowi mają obowiązek zawiadomić kierowców w czas przy zbliżaniu się do punktów chronometrażu. Pozatym będą punkty te uwidocznione odpowiedniemi napisami.

Po odbyciu prób szybkości samochody jadą bez zatrzymania się dalej.

4) Po wspólnej kolacji po odbyciu każdego etapu Vicekomandorzy oraz wszyscy komisarze sportowi i kierowcy samochodów zgłaszają się do Komandora Raidu po instrukcje na dzień następny.

5) Przed przejazdem kolejowym koło stacji Wawer wszystkie maszyny zatrzymają się i zostaną zebrane, poczem nastąpi pod kierownictwem Komandora wspólny wjazd do Warszawy. Komisarze zapiszą do książki drogowej jako koniec czasu jazdy, godzinę i minutę przyjazdu wozów przed przejazd

Tabela czasu min. i max. do przybycia na etapy

Czas do przybycia na	Kategorja I (poj. do 2 ltr.) szybkość min. 30 km/g. max. 55 km/g.	Kategorja II (poj. 2—$3^1/_2$ ltr.) szybkość min. 35 km/g, max. 55 km/g.	Kategorja III (poj. $3^1/_2$—5 ltr.) szybkość min. 38 km/g. max. 55 km/g.	Kategorja IV (poj. od 5 ltr.) szybkość min. 40 km/g. max. 55 km/g.
Etap I Warszawa-Cieszyn w 480,8 km.	min. g. 16 m. 02 max. g. 8. m. 45	min. g. 13 m. 44 max. g. 8 m. 45	min. g. 12 m. 39 max. g. 8 m. 45	min. g. 12 m. 01 max. g. 8 m. 45
Etap II Cieszyn-Zakopane w 258,8 km.	min. g. 8. m. 38 max. g. 4. m. 42	min, g, 7 m. 24 max. g. 4 m. 42	min. g. 6 m. 48 max. g. 4 m:42	min. g. 6 m. 28 max. g. 4 m. 42
Etap III Zakopane-Stryj w 388,5 km.	min. g. 12 m. 57 max. g. 7. m. 04	min. g. 11 m 06 max. g. 7 m. 04	min. g. 10 m. 13 max. g. 7. m. 04	min. g. 9 m. 43 max. g. 7 m. 04
Etap IV Stryj-Kołomyja w 232,5 km.	min. g. 7. m. 45 max. g. 4 m. 14	min. g. 6 m. 21 max. g. 4 m. 14	min. g. 6 m. 07 max. g. 4 m. 14	min. g. 5 m. 49 max. g. 4 m. 14
Etap V Kołomyja-Lwów w 306,6 km.	min. g. 10 m. 13 max. g. 5 m. 35	min. g. 8 m. 46 max. g. 5 m. 35	min. g. 8 m. 04 max. g. 5. m. 35	min. g. 7 m. 40 max. g. 5 m. 35
Etap VI Lwów-Warszawa w 382,3 km.	min. g. 12 m. 45 max. g. 6 m. 57	min. g. 10 m. 55 max. g. 6 m. 57	min. g. 10 m. 02 max, g. 6 m. 57	min. g. 9 m. 33 max. g. 6 m. 57
Próba szybkości na terenie równym,	min. 60 km. g. 1. km. w m. 1 s.0	min. 70 km/g 1 kkm. w m. 0 s 51 2/5	min. 75 km/g 1 km w m. 0 s. 48	min. 80 km/g 1 km. w m. 0 s. 45
Próba szybkości na terenie górskim	min. 30 km/g 1 km. w m. 2 s:0	min. 35 km/g 1 km. w m. s. 42 4/5	min. 38 km/g 1 km. w m. 1 s. 36	min. 40 km. g. 1 km. w m. 1. s. 30
Próba elastyczności 0,3 km.	max. 9 km/g min. m. 2 s. 0	max. 12 km/g min. m. 1 s. 30	max. 14 km/g min. m. 1 s 17	max. 15 km g min. m. 1 s. 12
Razem 2.049,5 km.				

opr. inż. Wł. Zeydowski.

kolejowy koło stacji Wawer. Wyjazd Wawra około godziny 4. 30 (16. 30).

6) Podjazd do próby elastyczności na 6-ym etapie w Warszawie nastąpi przez most Kierbedzia, Zjazdem, Krakowskiem Przedmieściem, Nowym-Światem, Książęcą, Ludną, ul. Solec na most Poniatowskiego od strony wschodniej mostu lewego brzegu (od wybrzeża Wisły). Tam będą wszystkie samochody zatrzymane i puszczone przez Komandora oddzielnie. Po próbie elastyczności odbędzie się pod kierownictwem Komandora defilada w Al. Ujazdowskich, ul. Marszałkowską, Al. Jerozolimskiemi, ul. Bracką, Szpitalną, pl. Napoleona, ul. Mazowiecką przed Klub, gdzie Raid będzie zakończony.

7) Zaopatrywanie w materjały pędne. Kierownikiem zaopatrywania jest por. Wapiński, do którego należy się zwracać w razie trudności lub w celu złożenia zażaleń. Każdy upoważniony do kierowania samochodem kierowca otrzymuje w A. P. zeszyt kwitów na odbiór z cystern wojskowych materjałów pędnych w następujących miejscowościach: Warszawa, Cieszyn, Zakopane, Stryj, Kołomyja i Lwów.

Pragnąc otrzymać na miejscu postoju pewną ilość materjałów pędnych należy należy wypełnić kwit z wyszczególnieniem materjału i jego ilości i zaopatrzyć w podpis kierowcy oraz poświadczenie komisarza jadącego na danym wozie. Otrzymując zeszyt, kierowca deponuje w kasie A. P. sumę Mk. 1. 500. 000 do rozrachunku. Po ukończeniu Raidu zeszyt powinien być przepstawiony A. P: dla dokładnego obliczenia należności. Przed ukończeniem obrachunku za materjały pędne A. P. nie wydaje dyplomów.

Znaczenie raidu Automobilklubu dla armji.

Omawiając kwestję znaczenie raidu Automobilklubu Polski dla wojskowości musimy rozpatrywać takową z dwóch punktów widzenia, a to ze względu na udział maszyn cywilnych jak i wojskowych we wspomnianym raidzie.

Przedtem jednakże nim przejdziemy do oceny znaczenia raidu każdej z poszczególnych grup, należy nieco zastanowić się wogóle nad automobilizmem wojskowym, a w szczególności na roli samochodów w możliwej przyszłej wojnie.

Mówiąc o udziale samochodów w wojnie musimy odrazu podkreślić różnorodność warunków walki na każdym z poszczególnych frontów, szczególniej zaś ta różnica daje się odczuć przy porównaniu granic zachodnich i wschodnich, ktore pod wieloma względami całkowicie odmienne przedstawiają warunki dla trakcji samochodowej. O tem, czem były samochody dla Armji Sprzymierzonych, jaką rolę odegrały one w Wojnie światowej, mówić nie potrzeba; wszystkim prawie jest znana świetna organizacja służby samochodowej we Francji, a owe 100.000 samochodów ciągnie nieprzerwanym sznurem po francuskich szosach i zastępując nieraz całkowicie koleje chyba są dostatecznym dowodem, że w obecnej dobie zastosowanie samochodów na większą skalę jest jedną z podstaw wszelkich nawet najmniej skomplikowanych planów strategicznych. Dla Polski kwestja ta jest szczególniej ważną ze względu na niedostateczny rozwój sieci kolejowej i dlatego też musimy specjalną zwrócić uwagę na rozwój automobilizmu w kraju.

Powracając jednakże do poprzedniego, musimy zdać sobie sprawę, że o ile na zachodzie (granica niemiecka) posiadamy pewną ilość dróg szosowych, jakkolwiek dziś niezbyt dogodnych z punktu widzenia strategicznego, ze względu na przesunięcie granic, jednakże zepełnie odpowiednich do zastosowania trakcji samochodowej w szerszym zakresie bez względu na rodzaj maszyn, o tyle na wschodzie, prawie że absolutny, brak dróg pozwala na użycie samochodów tylko niektórych marek przystosowanych do dróg bardzo złych, a nawet bezdroży. Znikoma znowu ilość linji kolejowych w kierunku i wzdłuż granicy wschodniej zmusza do przewidywania wzmożonego ruchu samochodowego w razie rozpoczęcia działań wojennych na tym froncie. Ostatnia wojna Polsko-Sowiecka dobitnie podkreśliła racjonalność podobnych założeń, a nawet dała pewien materjał i wskazówki jakich marek samochody najlepiej by się nadawały do podobnego celu. Jednakże zaznaczyć tu należy odrazu, że wskazówki te nie mogą być całkowicie miarodajne, a to z następujących powodów, które poniżej przytoczę.

Polska Armja przy swej organizacji, łącznie z którą wypadło i rozpoczęcie kroków wojennych rozporządzała jako materjałem samochodowym, de facto jedynie spuścizną po okupantach, składającą się z setek rozmaitych marek niemieckich i austrjackich, przeważnie typów przedwojennych, maszyn wolnobieżnych (mam tu na myśli tu wozy ciężarowe), nadających się tylko do jazdy po dobrych szosach, przytem maszyn, które już spełniły swą powinność, wysługując się przez cztery lata okupantom, i były bardziej odpowiednie do drobnych i niedalekich przewozów niż do uciążliwej pracy na froncie. Ma się rozumieć, że przy takim stanie wozów absolutnie nie można sądzić o wytrzymałości danej marki oraz o jej użyteczności. Należy tu jeszcze podkreślić że i zespół szoferski, pod względem fachowości też pozostawiał dużo do życzenia, a brak krytych garaży, a nawet odpowiednich miejsc na ustawienie i dogląd maszyn powodował nadzwyczaj szybkie zużycie się takowych. Jest to jedną z z przyczyn, że trudno było wyciągnąć należyte wnioski o użyteczności tej lub innej marki dla celów wojskowych. Druga przyczyna to — niemożliwość przeprowadzenia ścisłych badań statystycznych nad zużyciem gum i materjałów pędnych, a tem samym niemożliwość dokładnego określenia ekonomiczności maszyn danej marki.

Tak więc widzimy, że wojskowość faktycznie nie miała dotychczas możności wybrania najbardziej odpowiednich marek, w któreby należało zaopatrzyć Armję jak na czas pokoju tak i na okres wojenny, przyjmując jeszcze pod uwagę rozwój techniki samochodowej.

O celu i konieczności unifikacji materjału samochodowego w wojsku wyjaśniać chyba niema potrzeby i zupełnie zrozumiałą jest dążność odnośnych władz wojskowych do pozbycia się zbytecznego materjału i pozostawienia tylko najbardziej nadającego się dla celów wojskowych. Poruszając tutaj ten temat uważałbym za stosowne omówić dla czego wojskowość pozostawiła jako wozy seryjne samochody marek przeważnie amerykańskich, których cena jest tak wysoką i zaopatrzenia których w części zamienne napotyka na tak wielkie trudności.

Otóż wybór na te wozy padł z następujących przyczyn i po pierwsze — ze względów politycznych, po drugie zaś, co może było nawet bardziej decydujące w tym względzie, ostatnie zakupy wojenne we Francji ze stoków demobilizacyjnych zaopatrzyły armję Polską w pewien większy zapas wozów wspomnianych marek, przyczem były to maszyny albo nowe albo też względnie mniej zużyte, co dało im możność przetrwania ciężkiego okresu wojennego podczas gdy pozostałe maszyny musiały być całkowicie wycofane z obiegu. Ponieważ jednak ilość wozów tych okazała się niedostateczną musiano przystąpić do remontu wozów innych marek by zaspokoić wymagania transportowe - komunikacyjne Armji, uważając jednak okres ten za przejściowy i mając zamiar w najbliższej przyszłości uzupełnić wojskowy tabor samochodowy drogą zakupów samochodów odpowiadających stawianym warunkom.

Jakim więc warunkom winny odpowiadać samochody nadające się dla celów wojskowych. A więc po pierwsze wytrzymałość maszyny na złe drogi i mocną jej budowę; wysokie umieszczenie karteru umożliwiające przejazd po najbardziej nierównym terenie elastyczność motorze, niezbyt wielka szybkość jednakże, o ile to dotyczy wozów ciężarowych, nie ustępującą szybkości maszyn amerykańskich; dalej minimalne zużycie gum i materjałów pędnych, nieskomplikowany mechanizm i nie wymagający nadzwyczaj „wykwalifikowanej obsługi; następnie niewysoka cena samej maszyny oraz możność łatwego i pewnego nabywania w kraju części zamiennych — oto główne warunki jakim winny odpowiadać wozy nadające się dla celów wojskowych.

Gdzie może być przeprowadzony zakup tego rodzaju maszyn? Oczywiście pożądanem byłoby uskutecznienie zakupu w kraju. Czy jednak jest to możliwe w obecnej chwili? Stanowczo nie. Rozwój przemysłu samochodowego w Polsce jest jak dotąd tak skrępowany, że dużo jeszcze upłynie czasu, zanim wojskowość będzie mogła zaspokajać swe potrzeby, licząc jedynie na przemysł rodzimy. Pierwsze zakupy samochodów bezwzględnie będą mogły być uskutecznione jedynie tylko przy współudziale zagranicy i to nawet w szerszym zakresie. Ponieważ jednak ęrządzanie prób na większą skalę celem nstalenia użyteczności wozów w lokalnych warunkach — związane jest z wielkimi kosztami, których narazie wojsko ponosić nie może. a firmy samochodowe, nie mając gwarancji, że ich wozy będą zakupione, zapewne nie zechciałyby ponosić, być może zbytecznych wydatków zorganizowanie raidu przez Automobilklub Polski daje wojskowości bogaty i tak niezbędny materjał do należytej oceny poszczególnych marek samochodowych. Z tego też względu Ministerstwo Spraw Wojskowych udzieliło, w granicach możliwości, wydatną pomoc w urządzeniu raidu w zupełności zdając sobie sprawę z ważności i korzyści tegoż.

W dobie sanacji Skarbu niefortunne eksperymenty a la Service nie mogą mieć miejsca, każden wydatek a tembardziej poważniejszy musi mieć należyte podstawy wszelkie zaknpy mogą być przeprowadzone tylko po gruntownym zbadaniu oferowanego materjału.

Ale czy raid Automobilklubu da tylko wskazówki wojsku, jakie maszyny należało by zakupić dla wojska. Bynajmniej, oznaczenie raidu ma daleko głębszy podkład aie widoczny na pierwszy rzut oka. Chodzi oto, że jak to widzieliśmy poprzednio, udział samochodów w przyszłej wojnie przewidywany jest tak liczny, że zapasy takie posiada Armja, mogą wystarczyć zaledwie na pierwszy okres działań wojennych, a całe gros materjału samochodowego musi być otrzymane z rekwizycji.

Pod jakim tu więc względem mają być pomocne rezultaty raidu?

Otóż zazwyczaj marki, które zdobyły nagrody stają się modnemi i znajdują chętnych nabywców, przez co w kraju zwiększa się ilość samochodów danych marek. Ponieważ jednak wojskowości zależy na tem, aby, podobnie jak to ma miejsce w Wojsku, przeprowadzić w miarę możności, unifikację marek samochodowych w kraju, wyniki raidu posłużą jaka wytyczna do premjowania tych lub innych marek odpowiednich dla Wojska w przyszłości, jak to się praktykuje we Francji. — Tym sposobem idąc za życzeniami nabywców tembardziej zachęci się ich do nabywania tych samochodów, w razie ogólnej rekwizycji oddadzą Wojsku należyte usługi.

Takie mniej więcej będzie miał znaczenie dla Wojskowości raid Automobilklubu Polski pierwszej grupy samochodów t. j, maszyn prywatnych i fabrycznych, znaczenie zaś udziału w tym raidzie maszyn wojskowych zostanie omówione w jednym z następnych artykułów.

Jerzy Kulesza por.



WYNIKI WYŚCIGÓW W INDIANAPOLIS.

Udział wzięło 24 samochody dopuszczone po jeździe przedkonkursowej a mianowicie:

De Viscaya (Bugatti) ,de Cystrja (Bugatti), d'Alsaga (Bugatti), Riganti, (Bugatti), Zbořowski (Bugatti), *T. Milton* (H. C. S.) Ralf de Palma (Packard), J. Boyer (Packard) Resta (Packard), J. Murphy (Durant), E. Hearne (Durant), Hartz (Durant), Wilcox (H. C. S.), Fengler (Durant), Duray (Durant), Cooper (Durant), Elliot (Durant), Hill (Miller) Schäffer (Duesenberg), Lautenschlager (Mercedes), Sailer (Mercedes), Werner (Mercedes, Heroun (X...)

Po 200 milach z reprezentantów Francji pozostaje w zawodzie jedyny de Cystrja, inne Bugatti pozostały .w tyle z powodu różnych niedomagań (Riganti rozbił zbiornik).

Następnie już po 250 milach wozy idą w następującym szeregu:

1. T. Milton (H. C. S.), 2. Hartz (Durant) 3. Werner (Mercedes).

Całą przestrzeń 500 mil przebył:

Pierwszy Tom Milton na samochodzie H. C. S. w 5 godzinach 28 minutach i 6 sek. 27/100 z szybkością średnią 147 klm. 27 m.

2. Hartz (Durant) w 5 godz. 33 min. 5 sek. 9/100.

3. J. Murphy (Durant) 5 „ 40 „ 36 sek. 64/100.

4. Cooper, 5. Heroun, 6. Elliot, 7. Hearne, 8. Sailer, 9. de Cystrja, 10. Schäffer, 11. Werner.

Lautenschlager miał okropny wypadek rozbijając kompletnie swój samochód (Mercedes) i raniąc przytem 15 widzów. Sam wyszedł bez szwanku.

Zawodom przypatrywało się 150 tysięcy osób. Cyfra rekordowa nawet na Amerykę.

Sz.



JAK NALEŻY PROWADZIĆ PROPAGANDĘ LOTNICZĄ

„Liga Żeglugi Powietrznej Imperjum Angielskiego“ wydała niedawno małą broszurkę przeznaczoną dla rozdania uczniom szkół średnich, całego państwa. Treść wydawnictwa stanowią wyjaśnienia pożyteczności i niezbędności lotnictwa cywilnego. Zadaniem broszury jest wzmocnić uwagę młodzieży na tą ważną dziedziną i wzbudzić wśród niej zaiteresowanie lotnictwem.

Jest to najlepsza i najdoskonalsza propaganda i przygotowanie przyszłości dla lotnictwo, gdyż ludzie którzy od dzieciństwa będą stale informowani o rozwoju żeglugi powietrznej nabiorą do niej przekonania i poza tymi, którzy poświęcą się specjalnie pracy na tem polu innsi staną się jego zwolennikami i będą je gorąco popierać.

LOTNICTWO SANITARNE

Mimo bardzo niedoskonałego rozwoju lotnictwo sanitarne posiada już swą przeszłość, którą najlepiej charakteryzują liczby.

I tak płatowce czerwonego krzyża w samej Syrji iMarokku ewakuowały w 1920 roku 1100 rannych i chorych.

W 1921 roku 700 rannych i chorych
„ 1922 „ 450 „ „

To zmniejszenie tłumaczy się zmianą przepisów które zalecały przenosić drogą powietrzną tylko w wypadkach gdzie szybkość transportu gra rolę, gdy tymczasem w 1920 roku przewożono pacjentów bez tych ograniczeń.

ROZWÓJ POCZTY LOTNICZEJ

W ciągu marca r. b. płatowce trzy Catécoère przewiozły na linji Francja Marokko 201. 307 listów wiozących 4685 kg. (w roku ub. w tym samym miesiącu 75.909) porównajmy jeszcze wyniki za pierwszy trymestr:

1920 r. 17,425 listów
1921 42,407 „
1922 180,459 „
1923 584,944 „

Na linji Casablanca—Fez—Oran przewieziono w marcu r. b. 16,974 listy.

Przy zapłacie 0,50 fr. od listu poczta Francja—Marokko przyniosła w I trymestrze roku bieżącego 242. 473 fr (około 850 miljonów mk. polskich).



KOŁO WIOŚLARZY WARSZAWSKICH.

Dnia 3 b. m. odbył się wyścig wielkodystansowy Warszawa —Wilanów — Warszawa. Do współzawodnictwa stanęło 5 załóg na łodziach 4-wiosłowych dębowych. Najlepszy czas a tem samem pierwszą nagrodę zdobyła załoga pod sterem p. Z. Gładkiego z wioślarzami: Gucmanem, Kuncewiczem, Brzustowiczem i Abramczukiem przebywając (czas 1 godz. 11 m. i 28 sek.); drugą nagrodę zdobyła załoga pod sterem R. Hoffmana, tu zaznaczyć musimy, że załoga ta pierwszy raz staje do zawodów i jest to młodzież, współzawodnicząc o pierwszą nagrodę przegrała tylko o 7 sek.; trzecią nagrodę zdobyła załoga pod sterem p. Wilczyńskiego.

OTWARCIE PRZYSTANI WOJSKOWEGO KLUBU

Nad brzegiem Wisły poniżej mostu ks. Poniatowskiego odbyła się wczoraj piękna uroczystość otwarcia przystani Wojskowego Klubu Wioślarskiego oraz chrzest 15 nowych łodzi. Mimo niepewnej pogody na uroczystość tę przybyło kilkaset osób z towarzyskich sfer stolicy. Obecni byli: poseł belgijski bar. De Lescaillier, p. Wiceminister Weygart, komendant miasta jen. Suszyński, admirał Porebski, prezes Zjednoczenia Stowarzyszeń Polskich Adam hr. Zamojski, jen. Kuliński, jen. Macewicz, zastępca Komendanta Policji Charlemagne i inni.

Przybyłych gości powitał prezes Klubu pułk. Zdziechowski, charakteryzując w swem przemówieniu dotychczasową działalność Klubu, który pomimo swej półtoraletniej zaledwie egzystencji położył już duże zasługi w dziedzinie propagowania sportu wioślarskiego.

Życzenia pomyślnego rozwoju Klubowi składali pp.: admirał Porębski w imieniu Min. Spraw Wojskowych, Wiceprezes Warszawskiego Klubu Wioślarskiego Michalski, przedstawiciel Akademickiego Związku Towarzystw Sportowych Gordziałkowski i Wiceprezes Warszawskiego Koła Wioślarzy Edm. Bernatowicz.

Po przemówieniu komendanta przystani ppułk. inż. A. Bobkowskiego dokonano aktu chrztu nowych łodzi Klubu.

Uroczystość zakończyła przemiła wycieczka statkiem „Francja“ do Suchych Tawek pod Wilanowem przy akompanjamencie orkiestry wojskowej i w towarzystwie licznych łodzi żaglowych Klubu.



WYŚCIGI CYKLISTÓW I MOTOCYKLISTÓW

Ostatnie wyścigi cyklistów na Dynasach dały licznym tysiącom widzów bardzo wiele emocyj tak z powodu zaciętych walk które toczyły się między współzawodnikami, jak i z powodu... wypadków, jakie wczoraj miały dwa razy miejsce na torze.

Poszczególne wyniki następujące.

I. Wyścig „Awansu“ (3.000 mtr.): Po 3 przedbiegach do finału I-go stanęło po 2 pierwszych z każdego przedbiegu: l. po zaciętej walce o pół koła, Koroś, 3. Kwiatkowski, 4. Grygorowicz. Czas 6 minut 55 i trzy piąte sek. Do finału 2-go stanęli pozostali z przedbiegów: 1. Popończyk, 2 Kubasiński, 3. Lange Romuald, 4. Zawadzki A. Czas 6 minut 43 i trzy piąte sek.

Opis i wrażenia z drogi raidowej.

Stoimy w przededniu III jazdy konkursowej 1923 r. wobec czego chcielibyśmy dać Szan. Czytelnikom krótki opis drogi i okolic, przez które nam jechać przyjdzie. Przy tej sposobności musimy poruszyć kwestję, dlaczego właśnie tę, a nie inną drogę wybrano, i to tembardziej, że góry przewidujemy wiele zarzutów z tego powodu. Otóż wybrano tę drogę głównie dlatego, że wszystkie jazdy od roku 1922 mają iść zgodnie z uchwałą A. P. przez Morskie Oko, przyczem najłatwiej było dołączyć do szlaku Warszawa-Morskie Oko dalsze 1000 km., idąc wzdłuż Karpat przez drogi gościom zagranicznym i większości członków A. P. nieznane, nie mówiąc o tym, że grały tu także rolę względy polityczne, a mianowicie chęć pokazania biorącym udział kraju świeżo połączonego z macierzą. Okolice, jakich w całej Polsce znaleźć trudno, po większej części bardzo dobre drogi, przejazd przez całe Zagłębie naftowe od Sącza aż po Kołomyję i wreszcie okolice historyczne gigantycznych zmagań wojny światowej, jak Gorlice, Dukla, dolina Prutu, Dniestru oraz Podole z Tarnopolem i Złoczowem, — wreszcie najbardziej polskie nasze miasto Lwów. Powodów więc do przeprowadzenia tędy drogi dość. Niemniej będziemy dążyć do tego, aby przyszłe raidy zapoznały uczestników z Pomorzem i Wielkopolską, a po poprawieniu dróg na Kresach i ze wschodniemi naszemi rubieżami i Wilnem. Widzimy więc, że jazda konkursowa tegoroczna stoi pod znakiem przemysłu i przechodzi przez takie centra, jak Łódź, Pabjanice, Częstochowa, Górny Sląsk, Białą, Bielsko, Krosno, Drohobycz, Kołomyja.

Przechodzimy do szczegółowego opisu drogi. Wyjazd z Warszawy przez rogatkę Wolską, gdzie zaraz na krańcach Warszawy prawdziwe Mane-Tekel-Fares dla każdego kierującego samochodem daje mu błogosławieństwo na dalszą drogą. Podobnej pułapki nigdzie spotkać nam się nie udało, jak przejazd obok budującego się mostu kolejowego. Europejski automobilista będzie trochę zdziwiony dziwnym przystrojeniem szosy przedmiotami, których zwykle w gospodarstwie domowym na widok publiczny się nie wystawia. Ale trudno—to wyraz hygjeny i zdobnictwa stołecznego, więc omijaj, kierowco blaszane garnki, butelki i t. d., trąb na śpiących furmanów, których żadna siła ludzka ani przepisy drogowe nie oduczą spać na pachnącym swym wehikule albo jeździć prawą stroną: to śmieciarze stołeczni.

Droga do Błonia jak zwykle, nie mówmy o tem. Sochaczew ślicznie położony powoli się odbudowuje, za mostem droga do Łowicza na lewo ogółem wziąwszy bardzo dobra, ale mostki wązkie i niepodsypane.

W Łowiczu na rynku należy się trzymać lewej strony i skręcić na lewo do Głowna. Zły bruk nie pozwala na szybką jazdę, ale za to ma się satysfakcją wzrokową w podziwianiu budowli świadczących o świetnej przeszłości Księstwa Łowickiego. Szosa dobra stale, po przejechaniu czterech km. za mostem kolejowym zdaleka widoczny kościół w Domaniewicach i tuż za kościołem ostry stromy zjazd na mostek. Do Zgierza droga dobra, teren lekko falisty, na środku rynku całkiem ostry zakręt w wązką ulicę na lewo, przez którą idzie tramwaj. Przyobiecano nam tablicę orjentacyjną. Zdala wita nas dymiący las kominów — droga coraz gorsza i coraz większy ruch na szosie wskazuje, że jesteśmy w pobliżu Łodzi. Wzdłuż Łodzi przez Piotrowską — przed Pabjanicami zakręt na prawo. Droga od Zgierza do Pabjanic brukowana. Województwo Łódzkie proponowało objazd miasta Łodzi i Pabjanic drogami bocznemi stosunkowo lepszemi. Delegaci A. P. jednak w myśl uchwały Komisji Sportowej nie zgodzili się na to, chcąc uczestnikom pokazać ten rzadki obraz potężnej naszej pracy przemysłowej. Mijając Łódź przebyliśmy więcej niż czwartą część pierwszego etapu, t. j. 142 km. Tuż przed Sieradzem przejeżdżamy przez szeroką dolinę Warty, mosty dobre. W mieście Sieradzu wązkie ulice, więc wolno jechać i uważać na znaki, gdyż wyjazd trudny. Od Sieradza przez Wieluń do Rudnik stale na południe, drogi bardzo dobre, starannie utrzymane, ale zmiennej szerokości. W Rudnikach skręt na lewo, przekraczamy granicę powiatu Wieluńskiego i czeka nas przykra przeprawa koło Krzepic, gdzie droga na przestrzeni około 15 km. jest bardzo fatalna. Na jednym ze wzgórzy okazuje się nagle strzelista wieża Jasnej Góry, znak Częstochowy — ona służy na przestrzeni około 20 km. za drogowskaz. Objeżdżając klasztor u stóp murów skręcamy na drogę do Herbów, ominąwszy miasto. Droga pod samym miastem gorsza, w kierunku Herbów bardzo dobra. W Herbach mijamy obok stacji kolejowej dawną granicę rosyjsko-niemiecką. Wysokopienny las wysokiej kultury ciągnie się po obu stronach drogi, droga bardzo dobra, obsadzona brzozami. Wjazd do małego miasteczka szląskiego Lublińca przez tor kolejowy, wyjazd z drugiej strony dworca. Miasteczko o ulicach wązkich i asfaltowanych. Z Lublińca dobrą szosą do Kosięcina — tutaj należy uważać na znaki, gdyż droga wprost prowadzi do niemieckiej granicy do Tworogo — na lewo zaś wzdłuż lasu przez Ludwigstal do Żyglina, stąd przez Swierklaniec (zamek Neudeck)—Piekary wzdłuż szyn tramwajowych do Scharley ostry zakręt na lewo przy drugiej latarni wiszącej na środku drogi,—na wprost o 300 m. granica niemiecka! Dalej wzdłuż drogi poznaczonej, przyczem prawie co trzy kilometry droga skręca pod prostym kątem, do rogatki, przez hutę i tu aleją na prawo do góry, przyjechawszy do linji tramwajowej pod ostrym kątem na lewo do Katowic — na rynek. Opis drogi przez Szląsk jest nadzwyczaj trudny, gdyż co kilka kroków rozchodzą się bardzo dobrze utrzymane i szosowane drogi, wobec bliskości granicy — należy szczególnie zwracać uwagę na znaki i mapkę. Z Katowic przez Mikołów (Nikolai) do Żurawia (Sorau). Stąd na lewo przez Pawłowice do dawnej granicy niemiecko-austrjackiej. Tutaj droga psuje się — tory wyjeżdżone, jezdnia miękka, potem pod torem kolejowym przy stacji Pruchna — za torem na prawo i po bardzo pofałdowanym terenie—bardzo ostre i wązkie zakręty osiągamy w Brzozówce główną szosę, prowadzącą na lewo do Cieszyna— przy rozjeździe prosto na dół rynek, gdzie przed hotelem „Brauner Hirsch“ będzie postój.

Drugi dzień rozpoczynamy, wyjeżdżając z miasta Cieszyna na prawo od hotelu wzdłuż szyn tramwajowych, przy końcu szyn w wązką ulicę na lewo. Dwa kilometry za miastem przejazd ponad torem kolejowym, ostry zakręt przy wjeździe. Do Skoczowa 14 km. bardzo dobrej szerokiej falistej drogi. W Skoczowie przez rynek w lewym rogu wązką ulicą do mostu i tutaj wzbogacając swe wiadomości geograficzne, należy stwierdzić, że ten mały potok to Wisła. Ze Skoczowa ładną prostą drogą do Bielska. W mieście należy bardzo uważać, gdyż wązką drogą dostajemy się na rynek, prosto znowu wązką drogą koło zamku ks. Sułkowskich przecinając główną ulicę obok tramwaju koło Gd Hotelu na lewo i prawo na most na Białce. Tu mijamy granicę Szląsko-Małopolską, wchodząc w rejon województwa Krakowskiego. Za drugim placem skręca droga na prawo do Żywca. Przed Żywcem bardzo ostry zakręt przed dojazdem pod torem kolejowym, po objechaniu rynku na końcu na lewo, wzdłuż wzgórza zalesionego, przy rozjeździe na na prawo na górę. Teren górzysty przy drugim rozjeździe na lewo. Za pierwszą wsią (Kocierz) serpentyny strome i niebezpieczne prowadzą do najwyższego punktu wzniesienia tego odcinka 718 m., poczem droga spada podobną serpentyną do Andrychowa. Przy wzniesieniu odbędzie się bieg na szybkość w górach, należy uważać na znaki, jakie będą na drodze. W Andrychowie za torem kolejowym most słaby — w mieście skręt na prawo na szosie do Wadowic, potem kilkakrotnie przez tor kolejowy, miejscowość Kalwarję (znane miejsce pielgrzymek z cudownym obrazem Matki Boskiej) do rozjazdu w Izdebniku — tu na prawo. Droga wszędzie bardzo dobra. W Myślenicach na środku rynku ściek ostro wcięty — prosto dalej, przez Pcinę do do Lubienia. Droga znana z zeszłorocznego Raidu znajduje się tego roku w znacznie stanie. Przy złej pogodzie bardzo ślizka, przez wązkość niebezpieczna. Przed Chabówką na prostej rozwidlenie dróg. W Chabówce znana pułapka bez znaków bezpośrednio po przejechaniu pod torem kolejowym, drugi przejazd przez tor w poziomie, stąd zaś prosto na Obidową. Na najwyższym punkcie Obidowej wysokości 812 m. ponad poziomem morza roztacza się poraz pierwszy przed oczyma turysty jedyny w swoim rodzaju widok na koronkową grań Tatrzańską.

Partja Żywiec-Andrychów, Obidowa oraz Zakopane-Morskie Oko są zdaniem naszym najtrudniejszymi turami górskimi w Polsce i równają się z najtrudniejszymi drogami w Dolomitach i Pirenejach ze względu na ilość krzywizn, ich długość i ich niespodziane występowanie w terenie, oraz trudne bez możności najmniejszego rozpędu wjazdy, a także ze względu na wązkość dróg i gęstość zarośli pobocznych.

Z Obidowej przez Nowy Targ wjeżdżamy na wązką nie przejrzystą drogę 22 km. wzdłuż Białego Dunajca do Zakopanego. Liczne krzywizny przed mostami, oraz prawie pojedyńczemi domami zmuszają do jazdy bardzo ostrożnej. Zakopane—Morskie Oko szosa dobra, wązka w ostatniej części po przebyciu mostu w Rostoce nad wodogrzmotem na dwie grupy serpentyn, poczem łagodny wjazd do schroniska nad Morskim Okiem. Wysokość ponad poziomem morza 1393 m. w stosunku do Zakopanego o 500 m. wyżej. *Temsamem osiągnęliśmy najwyższe wzniesienie całej drogi raidowej.* Z Morskiego Oka tą samą drogą do Zakopanego. Nad wspaniałością panoramy górskiej nie będziemy się rozwodzić, pozostawiając to piórom godniejszym.

W Zakopanem postój i jeden odpoczynek przy zwiedzaniu osobliwości letniej stolicy Polski. Ogólnej długości drogi przebyto 744. km.

II. Wyścig „Premjowy“ (10 okrążeń — 3.800 mtr.): 1. Szymczyk (5 minut 32 i jedna piąta sek.), 2. Zakrzewski, 3. Lange Józef, 4. Stankiewicz.

III. Wyścig „Juniorów“ (1.000 mtr.). 1. po zaciętej walce o pół koła Sabelman, 2. Majewski, 3. Konicki, 4. Haselbusch. Czas 15 i trzy piąte sek., których potrzebował zwycięzca do przebycia ostatnich 200 mtr. wskazuje, że juniorom naszym wiele jeszcze potrzeba treningu.

IV. Wyścig motocyklistów (5.000 mtr.) zebrał na torze 3 jeźdźców krakowskich i tylko jednego (zupełnie zresztą bez klasy) warszawkiego: 1. osiągnął łatwe zwycięstwo bijąc przeciwników o półtora okrążenia, Höchsmann (N. U. C. i M.) 4 minut i dwie piąte sek., 2. Miskiewicz („Cracovia“), 3. Łazarski („Cracovia“).

V. Mecz „de Vitesse“, rozgrywany między Grochowskim, „Iko“, Stankiewiczem, i Szymczykiem w czterech szejach każda na przestrzeni 800 mtr. Obliczenie na punkty. 1-sza serja: 1. „Iko“ o pół koła przed 2. Stankiewiczem. Ostatnich 200 mtr. 13 i dwia piąte sek. 2-ga serja: 1. Szymczyk, 2. Grochowski, „Iko“ wycofał się. 3 cia serja: 1. po zaciętej walce Szymczyk, 2. Stankiewicz. 4-a serja: 1. o pół długości roweru Szymczyk, 2. Stankiewicz. W rezultacie 1-ą nagrodę otrzymał Szymczyk (9 punktów, 2-gą Stankiewicz (6 pkt.).

VI. Wyścig „de Demi fond“ (5.000 metrów, z trzema finałami. Obliczenie na punkty): 1. Kwieciński (9 minut, 2. Koroś, 3. Duma, 4. Garley. W biegu tym, który został rozegrany w czasie zupełnie słabym, a który prowadził Garley, zderzyli się ten ostatni z Turowskim. Upadek dla obu skończył się względnie szczęśliwie, bo tylko potłuczeniem i zdarciem skóry.

VII. Mecz siły (20 klm. w serjach po 10 km. każda z 4 finałami. Obliczenie na punkty): 1-a serja: 1. Lange J. (17 min. 44 i trzy piąte sek.), 2. Kawiński, 3. Bartodziejski, 2-ga serja: 1. Lange (18 min. 30 sek.), 2 Gromczewski, 3. Kamiński. I w tym biegu, podczas rozgrywania serji 1-ej miał miejsce wypadek. Oto najechali na siebie Kwiatkowski i Popończyk. Upadek i w tym wypadku skończył się tylko na silniejszych potłuczeniach.

VIII. Wyścig „Handicap“ (1.200 mtr. 1. Kwieciński, 1 min. 38 i dwie piąte sek.), 2. Koroś, 3. Grygorowicz.

IX. Wyścig motocyklistów (10 klm.): Höchsmann, b. najlepszy polski cyklista szosowy (rekord polski na 200 km.), wykazał, że pretenduje do tego samego tytułu i w jeździe na motorze, jakkolwiek czasy przez niego uzyskane, należą zaledwie do średnich. Wynik biegu tego, w którym szwankował kolejno każdy motor i który przez to dał obraz bardzo zaciętej wclki o zmienny kolejach losu, przedstawia się następująco: 1. Höchsmann (o 1 i jedną ósmą okrążenia 8 min. 19 sek.), 2. Miskiewicz. Łazarski odpadł przed samym końcem z powodu zepsucia się motoru.

Zapowiedziany programami wyścig „Rouge et Noir“, nie odbył się z powodu spóźnionej pory.

WYŚCIGI KOLARSKIE W ŁODZI D. 3.VI

Sześciogodzinne międzynarodowe wyścigi kolarskie przy prowadzeniu motoru, w których brało udział 11 obcych jeźdźców w tem 9 Niemców, jeden Szwajcar i jeden Holenderczyk, wygrała para: Schtabe (Niemcy) Oswald Müller (Łódzki Klub Sportowy Union). Przeciętna szybkość, jaką jeźdźcy osiągnęli, wynosiła 34 kilometry 400 metrów na godzinę.

SPORTY

MIĘDZYKLUBOWE ZAWODY TENNISOWE WARSZAWA-ŁÓDŹ.

W dniach 2 i 3-go czerwca odbyły się na kortach Warszawskiego Lawn-Tennis Klubu zawody międzyklubowe. Łódź reprezentowały panie: Vera i Ksenia Richterówny p. Scheiblerowa oraz pp. Scheibler, Kindermann, baron Heinzel, Kunze i Fry. Z Warszawskiego Klubu udział brały panie: J. Kowalewska, Zochowska i Znajdowska oraz pp. Jan i Jerzy Kowalski, Zawisza Gachet Szczerbińska i Emchowicz.

Wynlki zawodów następujące:

. . . .	Punkty dla Warszawy	Łódzi
1) p. Vera Richter — Łódź „ Żochowska — Warszawa 6 : 0, 6 : 1		1
2) p. Kowalewska — Warszawa „ Ksenia Richter — Łódź 3 : 6, 6 : 4, 6 : 2,	1	
3) p. Drewnowska — Warszawa „ Kinderman — Łódź 6 : 1, 6 : 1,	1	
4) p. Szczerbiński — Warszawa „ Heinzel — Łódź 7 : 5, 6 : 1,	1	
5) p. Zawisza — Warszawa „ Scheibler — Łódź 6 : 4, 2 : 6, 6:4,	1	
6) p. Gachet — Warzawa „Kuntze — Łódź 6 : 3, 6 : 4,	1	
7) p. Emchowicz — Warszawa „ Fry — Łódź 6 : 3, 6 : 4,	1	
8) p. Vera Richter i p. Fry — Łódź „ Kowalewska J. Kowalewski—Warszawa 6 : 2, 8 : 10, 9 : 7.		1
9) p. Scheibler i p. Heinzel — Łódź „ Żochowska p. Szczerbiński—Warszawa 9 : 11, 6 : 3, 6 : 3,		1
10) pp. Kowalewscy — Warszawa „ Scheibler, Kuntze — Łódź 6 : 0, 6 : 4,	1	
11) pp. Zawisza, Drewnowski—Warszawa „ Heinzel, Fry — Łódź 3 : 6, 6 : 3, 6 : 1	1	
	8	3

Grano piłkami *„Spencer Moulton & Wood Millne Ltd“*.

Na pierwszym miejscu wykazani są wygrywający. Zwyciężyła Warszawa ośmiu punktami przeciwko trzem. Warszawa wygrała wszystkie gry single męskie i double męskie, Łódź oba double mixed. Warszawa po jednym punkcie. Warszawa więc wykazała wyższość gry męskiej, Łódź — gry damskiej. W Łodzi trzy siostry — 2 panny Richter i pani Scheibler, trzymają berło gry damskiej w całej Polsce i w Warszawie tylko pani Kowalska może im stawić czoło i ona też zdobyła jeden punkt dla Warszawy.

W singlu Vera Richterówna-Żochowska widać było dużą przewagę p. Richterówny, p. Żochowska nie była tego dnia widocznie w formie gdyż właściwie tak dużej przewagi nie należało się spodziewać. W drugiej grze a mianowicie K. Richterówna-J. Kowalewska szła dosyć zacięta walka w której p. Kowalewska wykazała wysoką klasę. W walce pomiędzy p, Scheiblerem a Zawiszą widzieliśmy znowu ostrożną bardzo grę polegają na wykorzystaniu najmniejszego błędu przeciwnika. P. Gachet miał szczęśliwy dzień grając ślicznie, i nie puszczając formalnie żadnej piłki. P, Emchowicz rokuje duże nadzieje na przyszłość grając już teraz dobrze i ładnie. P. Heinzel serwuje prześlicznie wogóle wykazał b, dobrą klasę. W meczu Kowalewscy-Scheibler-Kuntze wykazali ci pierwsi co znaczy dobra klasa i starzy gracze. Z graczy łódzkich wykazali wszyscy uczestnicy b. dobrą klasę nie mówiąc już o mistrzyni Polski p. V. Richterównej.

Przypatrując się tym pięknym zawodom żałowało się, że się już skończyły. Dużą zasługą Warszawskiego klubu jest ich urządzenie i życzyć sobie należy by po tych nastąpiły jak najczęściej innę Mamy przecież tylu dobrych graczy w Krakowie, Lwowie, Poznaniu i t. p. tembardziej, że Klub Warszawski posiadając tak piękny domek klubowy i wspaniałe korty powinien zaznajomić z niemi jak najwięcej zainteresowanych. Całe terytorjum Klubu prześlicznie urządzone jest wzorowem w swoim rodzaju bodaj czy nie najładniejszem w Polsce a tak piękne wyniki są dowodem tego co może wspólna dobrze zorganizowana praca.

St. Szydelski

Oprócz wymienionych na str. 2 samochodów bierze udział w raidzie OVERLAND 4 cyl. 85.7/102 prowadzony przez p. Henryka Empachera.

Automobilklub Polski.

Dnia **22** b.m. odbędzie się **na moście ks. Poniatowskiego** próba elastyczności samochodów biorących udział w raidzie.

Początek o godz. 5 m. 30 po poł.
WSTĘP 10.000 MKP.

Zakopane opuszczamy ze świtem, dążąc ku północy aż do Nowego Targu — na rynku w północnym rogu skręcamy na prawo wzdłuż Dunajca. Na 15 km. niespodziany zakręt na most na lewo, tuż za mostem znowu na prawo. Niestety nie dojeżdżamy aż do zamku Czorsztyńskiego, lecz na siódmym kilometrze skręcamy na lewo, opuszczając skrótem krętą dolinę Dunajca, aż do miejscowości leczniczej Krościenko. Teraz prowadzi nas ta śliczna górska rzeka aż do Nowego Sącza, przejeżdżamy przez Dunajec zaś po przybyciu miejscowości przez most nad torem kolejowym który jest w naprawie, zatem należy uważać. W mieście Nowym Sączu o pięknych nowoczesnych budowlach skręcamy na rynku w ulicę ku mostowi żelazo betonowemu, potem bardzo dobrą szosą przez Grybów do historycznych Gorlic, jeszcze dzisiaj noszących wiele śladów bojów, które tam się odbyły. Droga przed samymi Gorlicami i w mieście gorsza, przeważnie jednak można zakręty widzieć zdaleka. Okolica warta podziwu, liczne ruiny wskazują starą kulturę. Po przebyciu Grybowa wkraczamy w kraj nafty — prawie na każdym kroku widać wieże wiertnicze, budynki kopalń i wielkie masywy zabudowań rafinerji nafty. Pierwsza z nich w Gliniku Marjampolskim, a potem idą kolejno w Libuszy, Jaśle i t. d., nie mówiąc o małych fabrykach. Przez historyczny Biecz o bardzo ciekawych budowlach i murach z czasów tatarskich dojeżdżamy do Jasła. Dwa mosty niewykończone świadczą o katastrofie, jaka tę połać kraju roku zeszłego spotkała — ruszenie lodów zerwało w Małopolsce około 200 mostów — możemy mięć więc pojęcie o pracy, jakiej dokonały nasze zarządy drogowe doprowadzając szosę Karpacką do tego stanu w jakim jest ona dzisiaj. Ciężka ta walka z żywiołami przy skromnych środkach zasługuje na zupełne uznanie. Przez Jasło, śliczne miasto całkiem europejskie, dojeżdżamy przez słynne pola gazowe i naftowe w Potoku do Krosna, którego rynek zachował całkiem średniowieczne cechy — otoczony jest on bowiem domami z arkadami. W Krośnie widzimy wielkie centrum zachodniego przemysłu naftowego. Po przebyciu 7 klm. krzyżuje się szosa podkarpacka z szosą dukielską przez którą szedł dawny trakt polsko-węgierski z Jarosławia do Dukli i Budapesztu.

Mijamy Iwonicz i Rymanów znane miejsca kuracyjne i lecznicze i dojeżdżamy, do miasta Sanoka gdzie przy pierwszej szerszej ulicy na prawo zjeżdżamy do dworca kolejowego-następnie przez tor kolejowy obok fabryki wagonów Zieleniewskiego na wzgórza — z których podziwiamy dolinę Sanu leżącą na połnoc. San towarzyszy nam aż do Liska. Tu i dalej okolica jest tak piękną że nawet najzagorzalszy automobilista poświęci parę sekund na podziwienie jej. Sanok — Zagórz — Lisko z bardzo ostremi serpentynami — przy bardzo dobrej drodze mijając z kalejdoskopiczną szybkością, jednak różnice terenu wywołane prostokątnym przecięciem pasa gór idących w kierunku południowo-wschodnim sprawiają, że droga należy do trudnych. Od Liska aż do Ustjanowej droga stale się wznosi i tu na przejeździe kolejowym przechodzimy niespodzianie z dorzecza Bałtyku do dorzecza morza Czarnego. Spad jest aż do Ustrzyk Dolnych dość znaczny, jednak nie niebezpieczny, jeden most dość dziwnie zbudowany, potem Ustrzyki, i rafinerje Fanto i teraz zaczyna się trudna mimo że prawie pozioma partja wzdłuż Strwiąża aż do Chyrowa. Szereg mostów niewykończonych, niedobre objazdy, ciągłe wymijanie kolei utrudniają prędszą jazdę. W Chyrowie tuż za przejazdem przez tor kolejowy naprawo i znowu przez tor piękną droga ku Starej Soli. Około 5 km. za przejazdem na pochyłej prostej bardzo przykry objazd mostu wysoko położonego. Barjera nie odcina od tła, więc należy uważać.

Dalej przez Laszki do Baczycy leżącej już w dolinie Dniestru droga miejscami stroma i zła. Ta część Karpat była jeszcze niedawno zupełnie zalesioną Od Baczyny droga prosta jak strzała do Sambora, tam na rynku na prawo przez most na Dniestrze inudacyjnym do Nowoszyc gdzie serpentynami do góry. Tu zaczyna się najcięższa partja tego dnia gdyż droga do Drohobycza i po przebyciu mostu na Tyśmienicy za państwową rafinerją jest w pożałowania godnym stanie. Centrum nafty ma najfatalniejsze drogi Za Drohobyczem parę kilometrów i wjeżdżamy na dobrą drogę aż do miasta Stryja. Z miejsca postoju ruszamy na most na rzecze Stryj, potem przez miejscowość kuracyjną Morszyn — dwa razy przez tor kolejowy i po kilku falistych kilometrach do miejscowości Bolechów. W Bolechowie znajduje się wielka salina rządowa, przyjechawszy przez most na Sukieli widzimy zdaleka na górze rusiński klasztor Bazyljanów w Hoszowie, znany z oryginalnych obrazów oraz licznych pielgrzymek. U stóp wzgórza przejeżdżamy przez cały szereg mostów w budowie na pokaźnej a wielce nie-bezpiecznej rzece Świcy. Minąwszy podgórskie miasteczko Dolinę dojeżdżamy do rożjazdów dróg — z których szosą prosto przechodzi koło stacji Krechowice do Kałusza i Stanisławowa, my zaś drogą na prawo wzdłuż kolejki leśnej nad rzeczką Dubą podążamy do Rożniatowa a potem drogą na lewo przez wielką rzekę Łomnicę, drogą trudną bo nie państwową z ślicznemi krzywiznami i mało używaną przez zalesione wzgórza Czarnego lasu do Rozulnej. Przed i za Rozulną drogą się psuje, około 1/2 klm. okrąglaków—po obu stronach widać ślady pozycji, ta okolica aż do Lachowiec daje ponury obraz zniszczonego lasu i odludzia. Droga poprzecinana źle zasypanymi rowami strzeleckimi nakazuje szanować resory. Przed samymi Lachowicami droga poprostu zła, aż do wjazdu na szosę Nadwórniarską. Dostawszy się na szeroki trakt Nadwórniański podążamy szybko mimo poważnego wzniesienia a następnie wielkiego spadku naprzód. Przy zjeździe do Nadwórnej należy bardzo uważać, gdyż tuż u stóp góry jest zakręt na prawo i świeżo szutrowany most. Po przejechaniu mostu na Bystrzycy ciekawa formacja skalna po prawej stronie. Po kilku km. prostej drogi dostajemy się do Nadwórnej na której szczególnie znać ślad walk. Przez rynek na wzgórze następnie za małym mostem na prawo do Delatyna, który również jest bardzo zniszczony. Przed wojną jednak było to typowe podgórskie miasteczko mające nawet zakład kuracyjny. Przez Delatyn wprost wzdłuż górskiej rzeki Prut, obok kolei po prawej mijamy wielkie ruiny spalonej saliny rządowej, tartak, i przejeżdżamy objazdem obok spalonego mostu. Ścieśniająca się dolina Prutu wykazuje coraz bardziej górski charakter, przyczem otaczające góry dochodzą do wysokości 1664, m. Dolina kończy się przepięknie położoną miejscowością Jaremcza, liczne fundamenty przypominają świetne czasy tego letniska — dzisiaj widać tylko rzadko rozsiane nowe wille ma się jednak wrażenie, że na gruzach powstaje nowe życie. Dolina rozszerza się trochę aby turysta stanął na nowo jak przed murem; kolej znika po potężnym wiadukcie w tunelu,—my zaś szosą, całkiem wązką doliną nad rzeką objeżdżamy zaporę. Po przebyciu bramy skalnej wjeżdżamy do doliny Mikuliczyńskiej, przekraczamy trzy wązkie i słabe mosty, następnie zbliżamy się bardzo wązkim przesmykiem do Tartarowa. Cztery kilometry od kościoła w Mikuliczynie most na lewo przez Prut — na wyjazd z mostu nadzwyczaj uważać gdyż jest to podwójny wiraż w prawo i lewo, znany jeszcze z przed wojny z kilku wypadków. W Tartarowie dojeżdżamy do placu przed dworcem i zawramy, ciesząc się że mamy sposobność aż do Delatyna delektować się przepiękną a dobrą drogą. Za Delatynem jedziemy prosto pod górę do Łanczyna, zostawiając most na lewo, przez który wjechaliśmy na naszą drogę. Droga do Kołomyji poza zjazdem do Łanczyna nie przedstawia trudności. W Kołomyji wzdłuż szyn kolejowych, które poprowadzą do rynku i miejsca postoju.

Z Kołomyji wyjeżdżamy koło dworca, w kierunku do Horodenki dobrą drogą, lekko falistą. Typowo podolska wyżyna bez jednego drzewa, — aż do miejscowości zjeżdża się dość stromymi serpentynami w dół do jaru. Znaki ostrzegawcze są wszędzie dobre więc według nich należy jechać. Po za Horodenką dojeżdżamy do Siemiakowiec, droga bardzo spadzista — więc ostrożnie. Przepiękny wązki jar otwiera się nagle i stajemy nad Dniestrem. Przed nami po drugiej stronie czerwony wysoki brzeg. Promem, który ma nośność 6 ton i może zabrać dwa samochody dostajemy się na drugi brzeg stromy — gdzie droga wspina się na prawo do Uścieczka. Przeprawa trwa mniej więcej 15 minut. Uścieczko zniszczone, sławne z roku 1917, gdzie został wysadzony w powietrze cały przyczółek mostowy austryjacki. Przejechawszy 6 klm. dostajemy się na szosę Lwów-Tarnopol-Zaleszczyki. Przez Tłuste, Jagielnicę bardzo ładnie położone dostajemy się do Czortkowa. Drogi psują się w tych stronach i są w miejscowościach bardzo złe, na wyżynie lepsze ale mimo to nieszczególne. Miasteczka są zazwyczaj bardzo malowniczo położone. Przez Kopyczyńcze do Trembowli znanej z czasów walk tureckich, ruiny zamku są widoczne po lewej stronie drogi, ztąd zaś do Tarnopola przez Czartorję — Ostrów widoki rzeki Seretu. Z Tarnopola wyjeżdżamy przez rynek obok stawu na górę, przy rozjeździe na prawo, i teraz prostą drogą przez Jeziernę Zborów—Płuchów do Złoczowa. Ta część drogi daje nam jeszcze bardzo blizki obraz walk od roku 1914 do 1920. Powysadzane mosty kolejowe (Płuchów) potem całe siatki rowów strzeleckich oraz betonowych pozycji mówią tomy o tem co te strony przeszły. O 50 km. od Lwowa widać we mgle zarysy Czartowskiej Skały i Kopca. Droga szeroka, lecz niestety świeżo szutrowana, więc nie można szybko jechać. Wjeżdżamy do Lwowa przez rogatkę Łyczakowską i jesteśmy jak u siebie w domu.

Ostatnia część drogi ze Lwowa do Warszawy nie przedstawia nadzwyczajnych trudności. Droga do Kulikowa 16 km. średnio dobra potem zaś, aż za Tomaszów wązka, lecz do jazdy pierwszorzędna. Na szczególną uwagę turysty zasługuje Żółkiew, siedziba Żółkiewskich a następnie Sobieskich, tum po prawej stronie a zamek po lewej stronie rynku. Obok zamku leży na ziemi strzaskany przez Ukraińców pomnik ich dobroczyńcy Jana III. W dwóch następnych wsiach dość niespodzianie, lecz oznaczone

Trzy próby.

Podczas trwania tegorocznego raidu urządzone będą trzy próby mające na celu wykazanie najprzeróżniejszych zalet samochodu i silnika. Pierwsza z nich, próba w terenie górskim jest zagranicą często przedmiotem specjalnych zawodów.

Samochody biorące udział w takim zawodzie starają się wykazać w jeździe pod górę jak największą szybkość. Oczywiście, tak jak wszędzie w automobiliźmie wynik, zależy w dużej mierze od zalet kierowcy, wymagając wielkiego doświadczenia tegoż, tembardziej iż próba ta odbędzie się na terenie nieznanym uczestnikom raidu, a dopiero podczas jazdy zobaczą oni po drodze znaki ograniczające dany teren jako teren próby. Ponieważ w Polsce mało mamy dróg górzystych, więc próba ta będzie miała nie duże znaczenie u nas, ale w każdym razie da nam pojęcie co do pewnych marek samochodów biorących udział w rajdzie czy dobrze takie jazdy wytrzymują. Najlepiej powinny się zachować samochody w których stosunek wagi samochodu do mocy silnika jest jak najkorzystniejszy. Chronometrowanie czasu jazdy odbędzie się na przestrzeni jednego czy też dwu kilometrów.

Próba druga to jest *„kilomètre lancé“* polega na tem iż samochód rozbiega się *przed* danym kilometrem próbnym, a dopiero na próbnym kilometrze kiedy osiągnie możliwie największą szybkość mierzy się czas jazdy. W poprzednim roku przy próbie takiej najlepszy czas osiągnął samochód *„Steyr“* 6 cyl. prowadzony przez p. Alberta Lorentza z Wiednia przebiegając kilometr próbny z szybkością 101,7 km. na godz.

Oprócz *„kilomètre lancé“* istnieje także inna podobna próba tak zwany *„kilomètre arreté“*. W tym wypadku samochód rusza z miejsca już na kilometrze próbnym tak, że w czasie chronometrowanym musi nabrać rozpędu i osiągnąć jak największą możliwą szybkość. Próba taka jest trudniejszą i daje nam znowu pogląd na zdolność samochodu pod względem szybkiego nabierania rozpędu. O ile w pierwszej próbie samochód ciężki ma pewnego rodzaju pierwszeństwo gdyż raz rozpędzony daje na kilomètre lancé dobre wyniki, o tyle w drugim wypadku ten sam samochód będzie miał gorsze wyniki w porównaniu z samochodem lekkim posiadającym mniejszą masę którą musimy dopiero rozpędzić przed osiągnięciem dużej szybkości. Na tem polega n. p. wyższość Forda gdyż posiadając małą wagę a silnik o stosunkowo do tego dużej mocy jest przy takiej próbie prawie bez konkurencji.

Próba trzecia „elastyczność“ odbędzie się w Warszawie na trzecim moście. W tym celu w odległości 100 metrów od terenu próby zacznie kierowca jazdę a od miejsca oznaczonego powinien jechać na biegu bezpośrednim a więc najwyższym (czwarty wzgl. trzeci jeżeli czwartego nie posiada) z jak *najmniejszą szybkością* i to bez dotykania sprzęgła i hamulców.

Przepisowa najmniejsza szybkość wynosi dla samochodów 1-szej kategorji 9 km. na godz., dla drugiej: 12 km. na godz., dla trzeciej 14 km. na godz., dla czwartej zaś 15 km. Przy próbie tej znów powinny mieć pierwszeństwo samochody o mocnych wolnoobrotowych silnikach.

Wszystkie te próby wzbudzą niezawodnie duże zainteresowanie wśród jak najszerszej publiczności tembardziej że dwie ostatnie będą dostępne dla wszystkich. Kilomètre lancé odbędzie się bowiem pod Garwolinem, a więc niedaleko od Warszawy a próba elastyczności w samej Warszawie na moście ks. Poniatowskiego dn. 22 b. m. o g. 5.30.

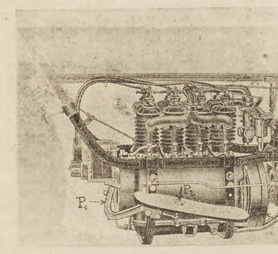
Stanisław Szydelski.

Inż. Adam Glück

Nowoczesne motocykle

(ciąg dalszy*)

Podobnie, jak w samochodach, widzimy ostatnio coraz więcej motocyklów konstrukcji blokowej, t. j. silnik, sprzęgło i skrzynka biegów złączone są w jedną całość. Ogólne zalety i wady takiej budowy są znane. Muszę tu zwrócić jednak uwagę, na jeszcze jedną mniej znaną, a bardzo ważną zaletę systemu blokowego w motocyklach. Przy często niewystarczającem, powietrznem chłodzeniu, zużywają silniki motocyklowe stosunkowo za dużo paliwa. Doświadczalnie skonstatowano, że tylko 53 do 60 proc. odprowadzonego ciepła wyprodukowane zostaje przez cylindry, a reszta t. j. 47—40 proc. przez karter. Jasnem jest, że zwiększenie powierzchni karteru (przez połączenie ze skrzynką biegów w jeden blok) przy zastosowaniu dobrze ciepło przewodzących metali, korzystnie wpływa na chłodzenie. Ważnem jest również chłodzące działanie smarów (oliwy).



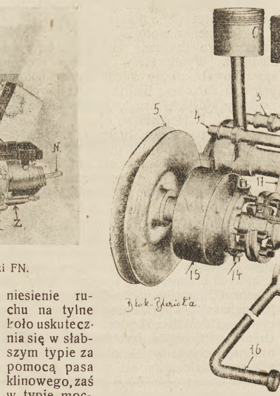
Czterocylindrowy silnik motocyklowy marki FN.

Włoska firma Bianchi już od kilku lat buduje 4 HP. motocykl konstrukcji blokowej.

Ciekawe jest, że sprzęgło (systemu tarczykowego) umieszczone jest tutaj za skrzynką biegów, która znajduje się z boku karteru. Klinowy pas przenosi ruch na tylne koło.

Podobne urządzenie spotykamy w dwucylindrowym motocyklu Blériota.

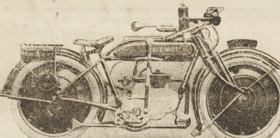
Firma Wanderer wydała w 1923 r. dwa modele blokowe: 2 i pół HP 1-o cylindrowy i 4 i pół HP. 2-u cylindrowy. Tu zastosowano przeniesienie siły zupełnie podobne do samochodowego. Na wale silnika znajduje się sprzęgło tarczykowe, które przenosi ruch trybami na znajdującą się obok 3-y stopniową skrzynkę biegów. Przeniesienie ruchu na tylne koło uskuteczniа się w słabszym typie za pomocą pasa klinowego, zaś w typie mocniejszym za pośrednictwem łańcucha.



Zespół wałów i tłoków w silniku dwucylinerowym „Blériot“ 6, 8, 9, 11, 12, 13 koła zębate przekładni, która tu znnjduje się w ksrterze z boku, 15 sprzęgło.

Również i Blériot stosuje blokowe konstrukcje w obu swych modelach 4 HP. i 8 HP.; ten ostatni posiada dwa obok siebie stojące cylindry i pracuje według systemu czterosuwowego.

Z lżejszych motocyklów o mechaniźmie blokowym wspomnę markę Cleveland i nową MFZ. Także pomiędzy motorkami do wbudowania (wspomnianymi na początku) spotkaliśmy się z blokowym typem w fabrykacie „Ami“.



Motocykl „Blériot“, 2 cyl. obok siebie stojące, 5 KP.

Muszę tu też wspomnieć o motocyklu „Cito“. Jednocylindrowy czterosuwowy 5HP. silnik stoi równolegle do kierunku jazdy i tworzy jedną całość z sprzęgłem (stożkowem) i skrzynką biegów. Tylne koło napędzane jest wałem i stożkowym trybem (jak w samochodzie). Bardzo oryginalną jest rama, która ma trójkątną budowę, t. j. składa się z samych trójkątów. Dolna część podzielona jest na dwie strony i obejmuje mechanizm, który w ten sposób ma szeroką podstawę oparcia. Siły gnące w ramie tutaj nie występują, a objawiają się jedynie siły rozciągające i ściskające; całość jest statycznie określona i jako taka daje się dokładnie obliczyć. Rury takowe, z których buduje się ramy motocyklowe są bardziej odporne na ściskanie i rozciąganie, niżeli na wyginanie; dlatego też w zwykłych ramach mają rury stosunkowo duży przekrój. Dzięki specjalnej budowie rama „Cito“ składa się z cienkich rur. Podobnie wygląda na Rys. 7 przedstawiony 3 cylindrowy motocykl.

(c. d. n.)

*) Rysunki wzięte z książki: St. Szydelski, Nowoczesny Motocykl. wyd. Księgarni Polskiej B. Połonieckiego we Lwowie.

Uczestnicy Raidu po przybyciu do poszczególnego etapu (miasta) wstawiają samochody niezwłocznie do Parku Samochodowego. Tuż przy Parku utworzone będą stacje z materjałami pędnymi — kierowca samochodu pobiera żądaną ilość materjałów pędnych, poczem wystawia pokwitowanie z odbioru za podpisem osobistym i Komisarza samochodu, z którym podróż na określonej przestrzeni odbył.

Każdy z uczestników Raidu otrzyma w Automobilklubie książkę czekową, uprawniającą kierowcę do pobrania materjałów pędnych na każdym etapie.

Jako miejsce stacjonowania na 6 etapach ustala się:

I etap	Warszawa,	ul. Sapieżyńska № 6, Garaż T-wa Akc. Polski Fiat Komendant Parku — porucznik Kulesza.
II „	Cieszyn	na Rynku miasta, przed hotelem „pod Jeleniem“ Komendant Parku—kpt. Owczarski
III „	Zakopane	na Rynku miasta, Komendant Parku—kpt. Rogiński
IV „	Stryj,	na Rynku miasta Komendant. Parku—kpt. Hulewicz.
V „	Kołomyja,	na Rynku miasta Komendant Parku—kpt. Hryniewski
VI „	Lwów,	na ul. Legjonów, pomiędzy figurą Matki Boski, a pomnikiem Mickiewicza Komendant Parku—kpt. Szydelski.

zato zawsze mokre wiraże. Podobnie jest także w Libuszy Królewskiej za Rawą Ruską.—Za dworcem w Bełzcu przekraczamy dawną granicę rosyjsko-austrjacką. Przez Zamość-Krasnystaw dostajemy się do Lublina. Ta część drogi jeszcze niedawno była w okropnym stanie. Województwo Lubelskie oraz Zarządy drogowe postanowiły jednak zdziałać cud i drogę do rajdu tak postawić aby jej niczego zarzucić nie można były. W czasie naszego przejazdu setki fur nawoziło szuter i piasek, wałki parowe, konne i benzynowe ugniatały drogę—słowem miły obraz wzmożonej energji i chęć wykończenia drogi na termin aż nadto widoczna. We wsi Garbów około stawu należy ostrożnie jechać– bo zresztą cała szosa bardzo dobra.

Objazd ruty rajdowej odbył się w dniach od 7 do 15 maja. Brali udział P. P. Inż. Kowalski inspektor dróg z ramienia M. R. P. p. pułkownik Kreutzinger z ramienia M. S. Wojsk. i A. P. referent topograficzny i map oraz niżej podpisany z ramienia Komisji Sportowej i A. P.—Samochód Cadillac dostarczony przez Wojskowe Centralne Składy Samochodowe przebył drogę bez zarzutu.

Inż. Kauczyński

Henryk Ford a wyścigi samochodowe.

Równo dwadzieścia lat temu, nieznany wówczas nikomu mechanik i elektrotechnik Henry Ford zorganizował w czerwcu 1893-go roku w mieście Detroit stanie Michigan, słynne dziś na cały świat towarzystwo budowy samochodów, pod mianem: „Ford Motor Company“. Była to organizacja bardzo skromna, bo cały jej kapitał nie wynosił nawet 25.000 dolarów, zebrany z bardzo wielkim trudem z drobnych udziałów, bo nikt nie chciał okazać większego zaufania przedsiębiorczemu mechanikowi i jego nowemu samochodowi.

Lecz na zdobycie zaufania i tak skromnego kapitału, musiał Henry Ford ciężko pracować. Nikt nawet jednego centa niechciał wydać na nowe akcje—zanim Henry Ford nie przyjął wyzwania na wyścig od znanej już szeroko w owym czasie fabryki samochodów pod nazwą Winton.

Był to pierwszy wyścig, w którym odważny i wierzący absolutnie w swój wynalazek Henry Ford wziął udział.

Dwadzieścia lat temu, to cały wiek w rozwoju automobilizmu! Owczesny wóz Ford'a bardzo się różnił od dzisiejszego, lecz Henry Ford, gdy raz ruszył od start'u, o niczem już więcej nie pamiętał, jak tylko, że całe jego dalsze powodzenie, cała dalsza karjera jego życia, zależną jest od zwycięstwa.

Wyścig odbywał się w okolicach miasta Detroit, na odcinku szosy około 24-ch kilometrów długości. Ten pierwszy popis publiczny Henry Ford'a wypadł świetnie. Pędził on na swym wozie tak, jak nikt wówczas nie miał jeszcze odwagi to czynić, był pierwszym, który krzywizny brał w pełnym biegu maszyny. To też Winton został pobity kompletnie.

Wyścig zakończył się wygraną Ford'a, aż o całych 2,4 kilometrów względem jego odważnego rywala.

Temu pierwszemu zwycięstwu zawdzięcza Henry Ford zorganizowanie towarzystwa oraz przystąpienie niezwłocznie do budowy nowych samochodów pod ścisłem kierownictwem samego Ford'a.

W kilka tygodni po rozpoczęciu produkcji pierwsze wozy były już rzucone na rynek. Lecz tu na samym wstępie spotkała Henry Ford'a niemiła niespodzianka. Wozy jego nie znajdowały kupców. W Ameryce był wówczas zwyczaj, że każdy nowy wóz musiał sobie zjednywać zaufanie szerszych kół, jedynie przez wygrywanie różnych odznaczeń na wyścigach samochodowych.

Wyścigi w owych czasach nie odbywały się jak dziś w Ameryce — w. kolosalnych i wspaniałych wiclodromach ścigano się albo na lepszych szosach, lub na plażach oceanu, lub jeszcze lepiej na gładkiej powierzchni lodu, zamarzniętych wielkich jezior lub brzepów morza.

Z natury rzeczy Ford musiał odrazu przyłączyć się do biorących udział w różnych wyścigach. I w krótkim czasie tyle sobie z jednał rozgłosu oraz powodzenia, że żadne wyścigi w różnych stanach Ameryki nie uważano za kompletne bez udziału maszyny Ford'a.

Henry Ford występował zawsze osobiście we wszystkich wyścigach. Razem z nim brał stale udział w tych popisach jego, ulubiony za zimną krew i niebywałą odwagę mechanik — Franciszek Kulik, polak z poznańskiego. Był to jedyny polak, należący do nielicznej, lecz mocno różnorodnej rodziny najbliższych współpracowników Ford'a, z którymi on zaczął tworzyć swe wielkie i tak wspaniałe dzieło Ford Motor Company. I dziś — po dwudziestu z górą latach zwycięskiej pracy, ci ludzie razem z naszym Kulikiem, stoją najbliżej przy boku swego sławnego szefa, będąc najlepszymi jego współtowarzyszami pracy, każdy na odpowiednio wysokim stanowisku.

W roku 1904-tym Henry Ford wraz z Kulikiem pobili wszelkie ówczesne rekordy szybkości, znane w Ameryce, osiągając w Baltimore, na lodzie zamarźniętej plaży, szybkość jednej mili na godzinę (96 kilometrów na godzinę).

To sławne zwycięstwo zapewniło raz na zawsze w szeregu następnych lat kolosalne i nieustające po dzisiejszy dzień powodzenie wozów Ford.

Niemniej wyróżnił się wóz Ford'a we wszystkich wyścigach górskich, gdzie absolutnie wszystkie marki automobili były pobijane przez tę małą, skromną, lecz pełną wysokich zalet maszynę.

Dopiero gdy w jednym z wyścigów w roku 1906 — Franciszek kulik omal nie przypłacił życiem, Henry Ford raz na zawsze wycofał swą maszynę z udziału we wszelkiego rodzaju popisach wyścigowych.

S. A. DES USINES

RENAULT

Największa w Europie fabryka samochodów, ponad 60.000 m. kwadrt. powierzchni zabudowań

Jedyna w świecie wszechstronność fabrykacji. Ponad 18.000 robotników.

BILLANCOURT (SEINE)

TRAKTORY ROLNICZE
(gąsienic. i kołowe).
TRAKTORY PRZEMYSŁOWE
5 i 10 tonowe.
SAMOCHODY CIĘŻAROWE
z przewracalnym pomostem
LOKOMOTYWY BENZYNOWE
szeroko i węzko-torowe.

SAMOCHODY:

PÓŁCIĘŻAROWE
350, 800, 1100, 2000, 2300 kg.
CIĘŻAROWE
3, 5, 7 i 10 ton. (z rozmaitemi nadwoziami).
Samochody do spryskiwania ulic, zamiataczki, pompy strażackie, wszelkie pojazdy do użytku armji (traktory artyler., czołgi i t. p.) **Samochody do komunikacji pośpiesznej z 3-ma hamulcami** (omnibusy i autobusy)

WAGONY SILNIKOWE
(Moto-wagony).
SILNIKI DIESSLA
250, 300, 400 KM
POŁ-DIESSLA
(od 40 do 280 KM)
SILNIKI PRZEMYSŁOWE
OBRABIARKI DREZYNY SILNIKI LOTNICZE — AGREGATY

CENY we fr. franc.			cło i transyort około
40 — 90 KM	Podwdzie	52.200 fr.	3.500 fr.
18 — 60 „	torpedo	45.900 „	3.800 „
18 — 60 „	coupre	50.400 „	4.000 „
12 — 45 „	torpedo	33.300 „	3.200 „
12 — 45 „	kareta	37.800 „	3.300 „
10 — 30 „	torpedo	19.800 „	3.000 „
10 — 30 „	kareta	24.570 „	3.100 „
10 — 30 „	coupé	23.670 „	3.100 „
6 — 25 „	torpedo	11.250 „	2.500 „
6 — 25 „	kareta	13.410 „	2.800 „

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

OMNIUM AUTOMOBILE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Nowy-Swiat 57-4. Telefon 94-28.

Adres telegraficzny OMAUTO

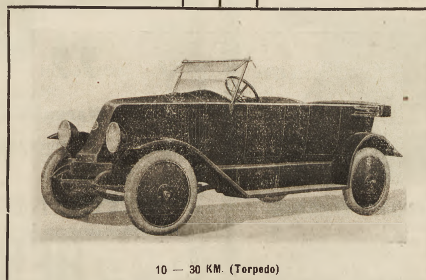
Każdy samochód dostarczamy z pięcioma kompletnymi kołami, narzędziami, zegarem, licznikami, 4 amortyzatorami, elektrycznem oświetleniem i starterem **bez podwyżki w cenie.**

Ekonomja. Elegancja. Dostępność. Kompfort. Moc.

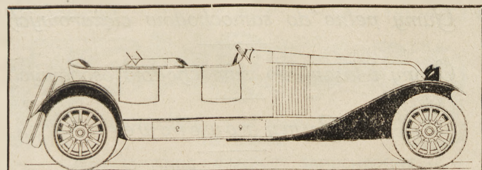
Pojedyńcza konstrukcja Solidne wykonanie. Bezpieczeństw.

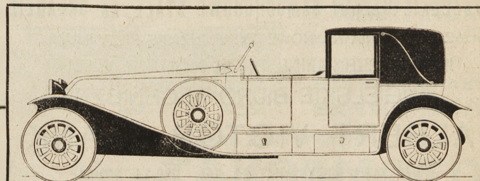
SAMOCHODY OSOBOWE 40, 18, 12, 10
z hamulcami na wszystkich 4 kołach
i 6 KM

Amortyzatory
HOUDAILLE
Aparaty smarownicze
TECALEMIT
Liczniki i zegary
JAEGER
Sygnały elektryczne
KLAXON
Automatic
PARENT


10 — 30 KM. (Torpedo)

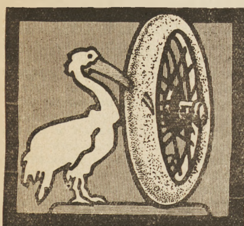
Szyby ochronne
EYQUEM
Wyściółki resorów
ELASTIC-DUVAL
Ekchaustory i Nivex
WEYMANN
Przyrządy do czyszczenia szyb
EVERREADY
etc. etc.


40—90 KM Torpedo Sport


18 60 KM Cabriolet

GARAŻ W. STATTLER i S-ka

Warszawa, Wilcza № 1.



INVULNER

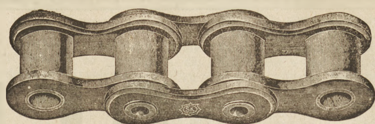
ZNALAZŁ W KOŃCU PRZYJACIELA

NIE ZDROŻAŁ

BANKA 30 FR.

NALEWANIE BEZPŁATNIE

POPIERAJCIE PRZEMYSŁ KRAJOWY!!!



POPIERAJCIE PRZEMYSŁ KRAJOWY!!!

ŁAŃCUCHY do samochodów ciężarowych i traktorów

„TITAN"

znacznie ulepszone, przewyższające co do swej wytrzymałości i jakości wyroby zagraniczne oraz **G A L A L** do wszystkich maszyn poleca:

PIERWSZA POLSKA WYTWÓRNIA ŁANCUCHOW ROLKOWYCH

ŻĄDAĆ WSZĘDZIE!

St. KUBIAK

Warszawa, Elektoralna 30, tel. 275-14

ŻĄDAĆ WSZĘDZIE!

Przedstawiciele i odsprzedawcy we wszystkich większych centrach poszukiwani

---

Zakłady Mechaniczne

„URSUS"

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, SKIERNIEWICKA 27/29

TELEFONY: 11-84. 70-64, 308-97. — — — — — Adres telegr.: „URSUS WARSZAWA".

DZIAŁ I

SILNIKI SPALINOWE na ropę, naftę, olej gazowy, gaz ziemny i ssany. Silniki systemu Diesl'a, — — — — — — —
Silniki dwusuwne i czterosuwne (pół Diesl'e)

DZIAŁ II

ARMATURA dla pary, gazu i wody specjalna dla cukrowni

DZIAŁ III

TRAKTORY ROLNICZE

DZIAŁ IV

SAMOCHODY CIĘŻAROWE

(dział w organizacji)

Cenniki i kosztorysy wysyłamy na żądanie bezpłatnie || Przeszło 5.000 sztuk silników różnego typu w pracy

—STALE ZNACZNA ILOŚĆ SILNIKÓW NA SKŁADZIE.—

AUTO-AGENCJA

wł. T. Fijałkowski

Warszawa, Foksal № 12, Tel. 91-55.

SPRZEDAŻ

Samochodów osobowych i ciężarowych

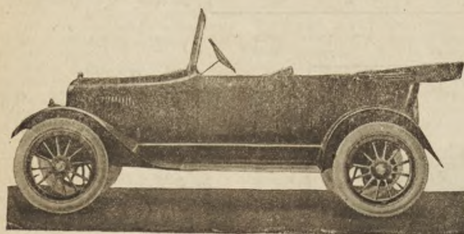
Pierwszorzędnych Fabryk

KUPNO — KOMIS

Auto-Warsztaty

SAMOCHODY

„OVERLAND 91"



Najnowszy typ samochodów **„OVERLAND"**, ostatnie słowo techniki samochodowej, które dzięki silnej konstrukcji, zadziwiającej wytrzymałości, ładnej formie karoserji, niezwykłej oszczędności i nader niskiej cenie, zdobywają pierwszeństwo w świecie automobilowym.

Samochody **„OVERLAND 91"** uczestniczą w Międzynarodowym Raidzie Samochodowym dn. 15 Czerwca r. b. Samochody **„OVERLAND"** są już w drodze do Warszawy.

WSZELKIE CZĘSCI SAMOCHODOWE STALE NA SKŁADZIE

ZAMÓWIENIA NA NOWE TYPY JUŻ SIĘ PRZYJMUJĄ.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDANSK

ANGIELSKIE BIURO TECHNICZNE

ALBERT VICTOR FRANK

WARSZAWA NOWY ŚWIAT 34. TEL. 188-34, 502.03.

Adres telegraficzny ANGLOTECHNIK

TOWARZYSTWO

DLA HANDLU TOWARAMI GUMOWEMI

„GUMA"

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Długa 42. Telefon 410-35.

Adres telegraficzny: „GUMA-WARSZAWA".

Stock opon i masywów wszechświatowej marki

„BERGOUGNAN"

Gumy pełne do samochodów ciężarowych

Opony i kiszki do samochodów osobowych

Gumy rowerowe

CENY FABRYCZNE

PRZYBORY SAMOCHODOWE

SPECJALNOŚĆ:

KARBURATORY „GRAETZIN"

Okucia do karoserji zamki, zawiasy, kątowniki mosiężne.

Blacha aluminjowa.

Listwy do drzwiczek T: żelazne i aluminjowe.

Wentyle surowe.

Łańcuchy do samochodów, cyklonet i motocykli.

Obręcze „Continental".

Pierścienie do tłoków wszystkie normalne wymiary na składzie.

Opony, kiszki, gumy pełne oraz wszelkie inne części.

L. KRUPKA

Warszawa, Pl. Trzech Krzyży № 8

telefon 210-70

Hurt. Detal.

Polskie Towarzystwo dla Handlu i Przemysłu Samochodowego

VARSOVIE AUTOMOBILE

Spółka Akcyjna

WARSZAWA

CENTRALA, ul. Sienkiewicza 4, tel. 237-22, 236-64 i 99-85.
GARAŻE i STACJA BENZYNOWA, ul. Kopernika 4/6, tel. 12-78 i 319-52.
FABRYKA i REMONT KAROSERJI, WARSZTATY REPERACYJNE ul. Dobra 69, tel. 206-99.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO SAMOCHODÓW

MINERWA-MOTORS.

4 cyl. 15/24-28 KM., 4 cyl. 20/35-40 KM., 6 cyl. 20/35-40 KM., 6 cyl. 30/50-60 KM.

DODGE-BROTHERS.

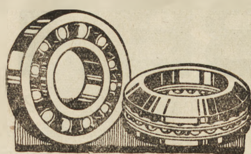
4 cyl. 13. 15/32 KM.

HURTOWY SKŁAD OPON i KISZEK „MICHELIN" (FRANCJA)
MASYWY HUTCHINSON (FRANCJA) i WSZELKIE AKCESORJA SAMOCHODOWE.

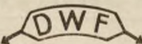
RIEBE KULKOWE ŁOŻYSKA ROLKOWE WERK

BERLIN - WEISSENSEE

Wyłączne Przedstawicielstwo na Rzeczpospolitę Polską
T-wo Przemysłowo-Handlowe
L. ZAWADZKI i St. BORYSSOWICZ
Warszawa, Czackiego 3/5, tel. 92-35



KULKOWE ŁOŻYSKA I KULKI STALOWE



GŁÓWNY SKŁAD NA POLSKĘ

KAROL KUSKE

WARSZAWA, NOWOGRODZKA № 12.
Tel. 63-61, depesze: „KARKUS".



ŁOŻYSKA KULKOWE

F. & S.

POSIADAJĄ STALE NA SKŁADZIE
PRZEDSTAWICIELE

Bracia Lilpop

Warszawa, Mazowiecka 7. Tel. 29-60 i 16-12.



BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE

G. JONSCHER i J. SIKORSKI

INŻYNIEROWIE

Warszawa, Nowogrodzka 37. Tel. 246-69.

Części zamienne samochodowe, akcesorja, smary, łożyska kulkowe. Opony i masywy **„Michelin-Cable" „Jenatzy"**

Kupno i sprzedaż samochodów. Własne warsztaty reperacyjne.

CENY KONKURENCYJNE.

NAJWIĘKSZY W KRAJU PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

„REKORD"

Warszawa, Poznańska № 6. Tel. 214-09.

Przyjmuje wszelkie roboty w zakres wulkanizacji wchodzące, z gwarancję za solidne i SZYBKIE WYKONANIE



Posiada stale na składzie:
Pneumatyki, Kiszki, Gumy pełne, nowe i używane oraz różne Akcesorja samochodowe.



Warszawski Parowy

ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

REPERACJA OPON i KISZEK SAMOCHODOWYCH
Aparaty najnowszej konstrukcji
Szybka i rzetelna obsługa
Sprzedaż nowych i używanych pneumatyków.

Właściciel **W. Osowiecki**

Warszawa, Tel. 250-05. ul. Widok 20.



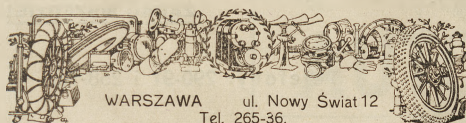
„ROLLS-ROYCE"

40 KM. 6 cylindrowy, 4 osobowy, kryty zupełnie nowy, elektryczne oświetlenie starter, części zapas. po cenie zniżonej **do sprzedania!**

Informacje w Administracji „Auto" **Warszawa** Al. Jerozolimska 32.

J. ADAMCZEWSKI

AKCESORJA SAMOCHODOWE R. z. 1912 ARTYKUŁY TECHNICZNE



WARSZAWA ul. Nowy Świat 12
Tel. 265-36.

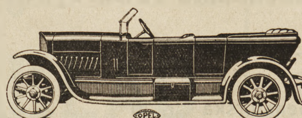
— — — CZĘŚCI ZAMIENNE i PRZYBORY SAMOCHODOWE — — —
MATERJAŁY i NARZĘDZIA — — PIERŚCIENIE TŁOKOWE
MAGNETA Bosch, Eisemann, Mea i in. oraz CZĘŚCI ZAMIENNE
— — — PROSZEK „POLONIA" DO CEMENTOWANIA. — — —

SAMOCHODY OPEL



! Specjalnie budowane na ciężkie boczne drogi!

NAJTAŃSZE
ze wszystkich samochodów równej klasy



CZĘŚCI ZAPASOWE
opony i kiszki „MICHELIN"

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO

Sp. Akc. TAKSAMOTOR

Warszawa, Twarda 64, tel. 247-14 i 26-03.

SŁYNNA MARKA WSZECHŚWIATOWA

Berliet

Zwycięstwa „Berliet":

(r. 1922)

W LONDRES - EDIMBOURG
na konkursie wytrzymałości zwyciężyli „BERLIET" 12 KM i 16 KM.

W DE HORTOBAGY-PLATTENSEE (Węgry)
na raidzie wytrzymałości—„BERLIET" 12 KM.

W Okr. DE MELUN — „BERLIET" 12 KM.

W BROOKLANDES
na amatorskim Handikapie jesiennym— „BERLIET" 22 KM., turystyczny

CAŁA RZESZA INŻYNIERÓW I PRAKTYKÓW BRAŁA UDZIAŁ W KONSTRUKCJI, ORAZ WYPRÓBOWANIU I WYKONAŁA W CAŁYM TEGO SŁOWA ZNACZENIU

DOSKONAŁY SAMOCHÓD

Nowy 12-konny BERLIET

Warszawa, Aleje Jerozolimskie 32. LION.

Zwycięstwa „Berliet":

(r. 1922)

Na wzgórzach de VILLERS - LES - NANCY przy jeździe na szybkość — „BERLIET" 12 KM.

W OKR. des ROUTES - PAVÉS - trzy seryjne wozy - „BERLIET" 12 KM.

Na próbie de SOUSSE — „BERLIET" 12 KM.

W ALGER
przy jeździe na kilometry - seryjny „BERLIET" 12 KM.

NAJLEPSZE towary zagraniczne i krajowe po cenach konkurencyjnych!



AUTO-SKŁAD

OSTATNIE nowości techniczne z zakresu osprzętu samochodowego

Zarząd: Warszawa, Al. Jerozolimska 32. Tel. 258-03 i 265-07

Składy: Warszawa--Lwów--Poznań

Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto". Druk-Tłocznia P. SZWEDE, Warszawa Warecka 9, tel. 509-31.